

Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116504945>



















11  
19  
T83



First session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 4, 1982

Le jeudi 4 mars 1982

**Issue No. 23**

**Fascicule n° 23**

**Ninth Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

**Neuvième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

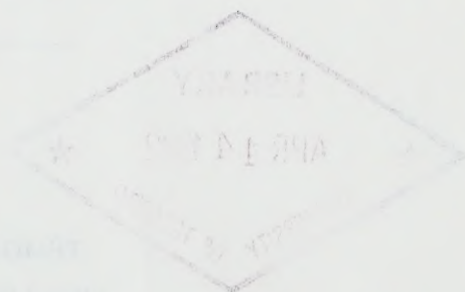
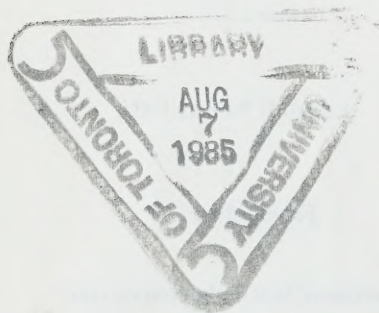
*Président:* L'honorable George I. Smith  
*Vice-président:* L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



Published under authority of the Senate by the  
Queen's Printer for Canada

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par  
l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

Available from the Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish.

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 4, 1982

(41)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:10 a.m., the Honourable George I. Smith, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Charbonneau, Cottreau, Langlois, Rowe, Stollery and Smith. (6)

*In attendance: From the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission:* Mr. M. C. Tosh, Director, Rail Economic Analysis Branch, Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis, Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Passenger Train Analysis, Mr. G. Proulx, Supervisor of VIA Audits AND ALSO Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:*

*From the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission:*

Mr. John Magee, Chairman;

Mr. J. Heads, Executive Director;

Mr. K. W. Thompson, Senior Legal Advisor.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, continued with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

Mr. Magee made an impromptu statement respecting the recent train wreck near Hillsdale, Ont. and he was questioned thereon.

The Committee then turned to the problems of "costing" and of "auditing" as they relate to VIA Rail Canada Inc.

The witnesses were thanked for their assistance and they withdrew.

At 12:00 noon, the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 4 MARS 1982

(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui à 10 h 10, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Charbonneau, Cottreau, Langlois, Rowe, Stollery et Smith (6).

*Également présents: Du Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:* M. M. C. Tosh, directeur de l'analyse économique des chemins de fer, M. W. S. Nasi, directeur adjoint de l'analyse des services ferroviaires, M. D. I. Murray, chef, études spéciales sur l'établissement du prix de revient, M. J. A. D. McNeil, chef, analyse de services de voyageurs et établissement du prix de revient des marchandises, M. G. Proulx, surveillant des vérifications «VIA» ET AUSSI M. Jack Silverstone, attaché de recherche, division du droit et du gouvernement, bibliothèque du Parlement.

*Témoins:*

*Du Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:*

M. John Magee, président;

M. J. Heads, directeur exécutif;

M. K. W. Thompson, avocat principal.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981 poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

M. Magee fait une déclaration impromptue relative au récent accident de chemin de fer qui a eu lieu près de Hillsdale (Ontario) et répond aux questions qui lui sont posées sur le sujet.

Le Comité aborde ensuite les problèmes de «coûts» et de «vérifications» concernant VIA Rail Canada Inc.

Après avoir été remerciés de leur aide, les témoins se retirent.

A midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

ATTESTÉ:

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 4, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee, we have a quorum, and I therefore call the meeting to order.

As you know, we have with us this morning representatives of the Canadian Transport Commission. I would like to introduce first Mr. John Magee, who is Chairman of the Railway Transport Committee. I will ask him to introduce the gentlemen who are here with him this morning. Mr. Magee?

**Mr. J. A. Magee, Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** Thank you, Mr. Chairman. We are very pleased to be here this morning to deal with the questions that the members of the committee wish to put to the commission on the matter of VIA and costing.

We have here in our group of officials, who will deal with your questions, Dr. John Heads, Executive Director of the Railway Transport Committee; Mr. K. W. Thompson, Senior Counsel, Railway Transport Committee; and Mr. M. C. Tosh, Director of the Rail Economic Analysis Branch of the Committee. These gentlemen are all from the Railway Transport Committee. Then we have Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis; Mr. D. I. Murray, Chief of the Special Costing Studies; Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Passenger Analysis and Freight Costing, and Mr. G. Proulx, Supervisor of VIA Audits.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Magee. Are there any further comments you would like to make before senators begin to ask questions?

**Mr. Magee:** Merely, sir, to ask the indulgence of the members of the committee with regard to myself. I have just been appointed Chairman of the committee and have had two working days on the job since my appointment. While I am generally familiar with this subject, and some of the controversy that swirls around it, I will ask that the officials, as much as possible, deal with questions.

I spent Thursday and Friday of last week taking up my new duties, and I received a telephone call at my house on Sunday that took me to Hillsdale, Ontario, near Orillia, where I have been since, and I came back late last night for this hearing.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Magee. It may be that the committee would be interested in hearing just a word or two about what you found at Hillsdale, and what the situation is at present. That is not the subject matter that we are expecting to be informed about, but since you mentioned that you had just been there, it might be interesting to hear from you on the subject.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 4 mars 1982

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à 10 heures aujourd'hui pour faire enquête sur le service voyageurs de VIA Rail Canada Inc.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Comme nous avons quorum, je rappelle donc les membres du comité à l'ordre.

Comme vous le savez, ce sont des représentants de la Commission canadienne des transports qui comparaissent ce matin. Je voudrais vous présenter tout d'abord M. John Magee, président du comité des transports par chemin de fer. Je lui demande de nous présenter ceux qui l'accompagnent ici ce matin. M. Magee?

**M. J. A. Magee, président, comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:** Merci, monsieur le président. Nous sommes très heureux d'être ici ce matin pour répondre aux questions que les membres du comité voudront bien nous poser au sujet de VIA et des prix de revient.

Parmi les fonctionnaires qui répondront à vos questions, il y a M. John Heads, directeur exécutif du comité des transports par chemin de fer; M. K. W. Thompson, avocat-conseil en chef, comité des transports par chemin de fer; et M. M. C. Tosh, directeur de l'analyse économique des chemins de fer. Ces messieurs font tous partie du comité des transports par chemin de fer. Nous avons aussi M. W. S. Nasi, directeur adjoint de l'analyse économique des chemins de fer; M. D. I. Murray, chef des études spéciales des prix de revient; M. J. A. D. McNeill, chef de l'analyse des trains de voyageurs et du transport-marchandises, et M. G. Proulx, surveillant des vérifications de VIA.

**Le président:** Merci, monsieur Magee. Auriez-vous d'autres remarques à faire avant que les sénateurs commencent à poser des questions?

**M. Magee:** Je voudrais simplement demander aux membres du comité d'être indulgents envers moi. Je viens d'être nommé président du comité et ne remplis ces fonctions que depuis deux jours. Bien que je connaisse la question en général et certaines des controverses qu'elle suscite, je demanderai autant que possible aux fonctionnaires de répondre eux-mêmes aux questions.

Après avoir consacré jeudi et vendredi derniers à étudier mes nouvelles fonctions, je recevais chez moi, dimanche un appel téléphonique qui m'a amené à Hillsdale, Ontario, près d'Orillia, où je suis demeuré jusqu'à mon retour hier soir en vue de participer à cette séance.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Magee. Les membres du comité trouveraient peut-être intéressant de vous entendre dire brièvement ce que vous avez trouvé à Hillsdale et quelle est la situation à l'heure actuelle. Ce n'est pas le sujet sur lequel nous comptons obtenir des renseignements, mais comme vous revenez justement de là-bas, il serait peut-être intéressant de vous en entendre parler.



## [Text]

**Mr. Magee:** Well, Mr. Chairman, the problem near Hillsdale, a little tiny place on the CPR MacTier subdivision, is not solved as yet. The first freight trains went through in the resumed service yesterday morning at 7.30 a.m. I was on the lead locomotive of that train. The track was thoroughly inspected by our district engineer from Toronto, and by the members of the committee, before any trains were allowed to proceed.

After that train went past no more trains went through yesterday because the clean-up of the wreck at the site was proceeding. That was very essential because the car that is causing all of the difficulty is upside down about 40 feet from the scene, covered in ice. It is not visible. It is a car of hydrofluoric acid. A very delicate job has to be undertaken of righting that car, which hopefully will begin today, if conditions at the scene permit. The inspection of the car will then be undertaken to determine how the transfer of its contents is to take place. It is a small tank car. It is one of the most heavily engineered cars that run on the rails. Even with the strength that this category of tank cars already had, after the Mississauga accident the entire fleet was further strengthened structurally. I think this is one of the reasons why no vapours or dangerous toxic fumes as yet have escaped from that car.

The method of transfer of the contents presents difficulties, because if they are transferred into another tank car, that car would be placed on the main line of the railway to receive the contents. A line of piping of some 40-feet in length would have to be installed up the incline so that the contents could be transferred from one tank car to another. An alternative possible solution is the use of both big hooks that are on the scene to lift the car. Once it is upright and an inspection reveals that it is capable of being lifted safely without breaking apart, it could be put into a gondola car and moved from its present location to some place nearby where the transfer of contents could be effected on level ground. This would take away the requirement of the extra pressure that would be needed to drive the contents up the embankment, as would now be necessary if the car remains where it is.

The entire operation must be conducted step-by-step. No complete scenario can be laid down at the beginning of one of these accidents. Each step of the operation has to be examined and the various options available must be determined on the basis of what we find. Until that car is pulled out of the mush that it is now lying in—a mixture of cold cream, tomato juice, water and everything that was in the boxcars—and we can have a look underneath the car, which no one has yet been able to do, it will be impossible to say exactly what will be done.

I should tell honourable senators that a command post operation very similar to that which was established at Mississauga was established on Sunday afternoon. It was able to arrive at the scene in time to participate in the first meeting, which took place at 7.30 on Sunday evening under the chairmanship of the Solicitor General of Ontario, the Honourable Mr. George Taylor. At this meeting there were about 25 people in attendance. Those present included the senior officers of the Ontario Provincial Police, the Ministry of Environment from Ontario, the health people, the fire department, a number of Canadian Transport Commission people who arrived at the scene on Sunday; in fact, all of the experts that

## [Traduction]

**M. Magee:** Eh bien, monsieur le président, le problème qui a surgi près de Hillsdale, très petite localité dans la subdivision MacTier du CP, n'est pas encore réglé. Le premier train de marchandises a recommencé à circuler hier matin à 7 h 30. J'étais dans la première locomotive de ce train. La voie ferrée a été inspectée minutieusement par notre ingénieur du district de Toronto et par les membres du comité, avant que les trains soient remis en service.

Ce train n'a été suivi d'aucun autre hier, car le nettoyage des lieux de l'accident se poursuit. C'est indispensable, car le wagon qui crée toutes les difficultés est sens dessus dessous à une quarantaine de pieds plus loin. Il est recouvert de glace et n'est pas encore visible. Il transportait de l'acide fluorhydrique. On entreprendra aujourd'hui la tâche très délicate de redresser ce wagon si tout va bien. On fera ensuite l'inspection du wagon avant de décider comment s'y prendre pour en transvider le contenu. Il s'agit d'un petit wagon-citerne. C'est un des modèles les plus solides utilisés à l'heure actuelle. En dépit de la solidité d'un wagon-citerne de ce type, après l'accident survenu à Mississauga, tous les wagons avaient été renforcés. Voilà pourquoi, je crois, aucune vapeur ni fumée toxique ne s'est échappée du wagon.

Le transvidage présente des difficultés, car le wagon dans lequel sera transvidé le contenu sera placé sur la voie ferrée principale. Un tuyau d'une quarantaine de pieds de long devra remonter la pente pour permettre de transvider le contenu d'un wagon-citerne à l'autre. On pourra également utiliser d'énormes crochets qui sont sur les lieux pour soulever le wagon. Une fois qu'on l'aura remis d'aplomb et qu'on se sera assuré qu'il peut être soulevé sans risquer de se briser, on pourra le placer dans un wagon à découvert et le transporter à un endroit à proximité, de façon à pouvoir effectuer le transvasement sur terrain plat. Ainsi, on n'aurait pas à appliquer la pression supplémentaire qui serait nécessaire pour faire remonter la pente au contenu s'il fallait laisser le wagon-citerne endommagé là où il se trouve présentement.

On devra procéder à l'opération étape par étape. Lors d'accidents de ce genre, il est impossible d'établir un plan d'action dès le début. À chaque étape, on doit envisager les différentes possibilités en tenant compte de la situation. Tant qu'on n'aura pas retiré le wagon de la pousse où il est enseveli—un mélange de cold-cream, de jus de tomate, d'eau et de tout ce que renfermaient les wagons couverts—et tant qu'on n'aura pas examiné le dessous du wagon—ce que personne encore n'a réussi à faire—on ne pourra rien décider de la marche à suivre.

Je dois signaler aux honorables sénateurs qu'un poste de commandement des opérations assez semblable à celui de Mississauga a été installé dimanche après-midi. J'ai pu arriver sur la scène de l'accident assez tôt pour participer à la première réunion, qui a eu lieu dimanche à 7 h 30 du soir, sous la présidence de l'honorable George Taylor, solliciteur général de l'Ontario. Environ 25 personnes assistaient à cette réunion, notamment des officiers supérieurs de la Sûreté provinciale de l'Ontario, des hauts fonctionnaires du ministère de l'Environnement de cette province, des représentants des services de santé, des services d'incendie, quelques représentants de la Commission canadienne des transports arrivés dimanche sur

[Text]

one would imagine would be required in such a situation were there.

We now have our senior Dangerous Commodities Officer in attendance at the headquarters of the command post. He had to fly back here yesterday afternoon briefly to get some more clothing, because he had been a little optimistic about how long it would take to clean up this wreck. He returned to the scene last night. He will remain there during all of the operations which have to be carried out. I might say that they must be performed about as carefully as a surgeon performs in a hospital in order to ensure the safety of the people who live around there.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, I wonder if I might ask a few questions of the witness?

**The Chairman:** Yes, certainly, Senator Rowe. I was going to say that perhaps the committee would like to ask Mr. Magee a few questions on this point.

**Senator Rowe:** Mr. Magee, you mentioned that the dangerous car is coated in ice?

**Mr. Magee:** That is right.

**Senator Rowe:** I believe that ice is man-made and is deliberately put there, is it?

**Mr. Magee:** That is right.

**Senator Rowe:** As I understand it, there are two imminent dangers with regard to that car, one of which is a leak?

**Mr. Magee:** Yes.

**Senator Rowe:** The other danger is that of an explosion?

**Mr. Magee:** Yes, sir.

**Senator Rowe:** An explosion is theoretically possible?

**Mr. Magee:** Yes, and that is the reason that our officer, Mr. Stanley Kaplan, who came to us with a great deal of experience and has been involved in many of these serious accidents, asked that the car receive a continuous stream of water, which it has. The experts from the Government of Ontario who are present at the command centre agreed that this could be done.

I have to explain that the difficulty involved in getting the water to the scene stems from the fact that there is a stream down at the bottom of a country road from which the water is being drawn. Fortunately, there is plenty of water going through there, but that water has to be driven up a hill through three large hoses to the accident scene, with the result that we have half a mile of hose. All kinds of pumping equipment is necessary in order to draw the water that far. The fire departments of Midland, Orillia, Barrie, Medonte and others—I would hate to leave anybody out—are doing a tremendous job there. They have been going 24 hours a day because they cannot turn the hoses off. It is necessary to keep the water flowing, because the experience at the beginning of the accident was that it froze within two or three minutes when the flow was stopped. The stream must be kept going so that there will be a vapour—I am not a fireman so I do not

[Traduction]

les lieux; en somme, tous les spécialistes que nous pouvons imaginer et qui pourraient se révéler utiles dans une situation pareille.

Notre représentant de la Direction du transport des marchandises dangereuses se trouve déjà au poste de commandement. Il a dû revenir à Ottawa en avion hier après-midi pour chercher d'autres vêtements, car il avait été un peu trop optimiste quant au temps qu'il faudrait pour nettoyer les débris. Il est retourné hier soir sur les lieux de l'accident et y restera tant que toutes les opérations ne seront pas terminées. Ces opérations doivent être menées avec une extrême minutie, un peu comme un chirurgien opère à l'hôpital, de façon à ne pas mettre en péril la vie des gens des environs.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, pourrais-je poser quelques questions au témoin?

**Le président:** Bien sûr, sénateur Rowe. J'étais sur le point d'inviter les membres du comité à poser à M. Magee quelques questions.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur Magee, vous avez dit que le wagon dangereux était recouvert de glace, n'est-ce pas?

**M. Magee:** En effet.

**Le sénateur Rowe:** Et c'est à dessein, sauf erreur, qu'on l'a ainsi recouvert de glace?

**M. Magee:** Vous avez raison.

**Le sénateur Rowe:** Le wagon en question présente, semble-t-il, deux risques imminents, notamment une fuite?

**M. Magee:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Et autre, celui d'une explosion?

**M. Magee:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Rowe:** En théorie, une explosion est toujours possible?

**M. Magee:** Oui, et c'est la raison pour laquelle notre représentant, M. Stanley Kaplan, qui possède une très vaste expérience de ce genre de choses et a participé à maintes opérations de nettoyage à la suite d'accidents graves, a demandé et obtenu qu'on arrose le wagon sans arrêt. Les experts-conseils du gouvernement de l'Ontario qui sont au poste de commandement ont convenu que c'était nécessaire.

Je dois expliquer au comité que si on a de la difficulté à amener de l'eau sur les lieux de l'accident, c'est parce qu'on doit la tirer d'un ruisseau situé au fond d'un chemin de campagne. Par chance, le ruisseau a un fort débit, mais on doit utiliser trois gros tuyaux pour faire monter l'eau jusqu'à l'endroit de l'accident, de sorte qu'il y a un demi-mille de tuyaux. Il faut se servir de toutes sortes de pompes pour amener l'eau jusque-là. Les services d'incendie de Midland, d'Orillia, de Barrie, de Medonte et d'ailleurs—je m'en voudrais d'oublier qui que ce soit—accomplissent une tâche admirable. Ils demeurent sur les lieux 24 heures par jour, car ils ne peuvent pas fermer l'eau. L'eau doit couler sans interruption, car on s'est aperçu au début que les tuyaux gelaient dès qu'on arrêtait les pompes. Il faut arroser en permanence de manière à créer un naage de vapeur—comme je ne suis pas pompier, j'ignore le terme technique exact pour décrire ce phénomène—



*[Text]*

have the correct technical name for it or a spray running at the time the car is righted. If anything breaks loose, hopefully it can be knocked down, controlled and contained by the water spray.

Incidentally, if there is a leak underneath the car, which, because of the compression of the tank car into the ground has not yet been shown, the car will be put back down on the ground and hopefully sealed in that way until the next move is considered. The tank car is a tremendously strong car. It has a sill underneath it, unlike the long tank cars. It slid down into the gully for quite a way in the snow, and the trees around acted as a sort of natural shock absorber. The car lost its wheels en route, but all of the evidence thus far is that the car is still intact. If it is intact and when it is completely free, we can heave a little sigh of relief and proceed to the next step.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, possibly I do not have the correct technical term for it, but I would like to know if this car is of the double-shelf type?

**Mr. Magee:** I do not know, sir. I did manage to see, through the trees, the end of the car. All that is visible is the ladder, which extends from the end of it. There is a complete covering of ice over the trees and the car at the present time, but I could see the ladder. The position of the ladder indicated that the car is precisely upside down.

**The Chairman:** Are there any other questions on this point?

**Senator Rowe:** I hesitate to ask this question, Mr. Chairman, because it is probably not a fair question to ask at this time. Apart from the fairness of it, probably no one as yet knows the answer to it. Was the train which was involved in the accident travelling at the same speed as it would have been had it been proceeding through in inhabited area?

**Mr. Magee:** I think it was probably travelling faster. It was travelling at the operating timetable speed for the line at that point.

**Senator Rowe:** I would like to ask another question, but I want to make it clear that in no way am I intending to lay blame on anyone. Perhaps, Mr. Chairman, it is not fair of me to ask that question.

**Mr. Magee:** I should state, senator, that we have appointed Mr. R. Brunot from our Toronto regional office, who is a dangerous commodities expert, to conduct an investigation into certain aspects of the accident. There is no doubt that the immediate cause of the accident was a broken wheel. I have seen the wheel, which is still in the wheelset. There were several breakages in it, and that has been established as the cause of the accident. There are one or two questions about the wheel itself that are going to be looked into by Mr. Brunot, in addition to anything else in this report as to the cause or prevention of the accident that he thinks should be presented. He has been on the scene since Sunday and was one of the first people to arrive.

*[Traduction]*

ou un nuage de gouttelettes permanent pendant que l'on remet le wagon dans sa position normale. S'il se produit alors une fuite, on espère ainsi y remédier, c'est-à-dire la contrôler et la contenir grâce à ce nuage d'eau.

Soit dit en passant, s'il y a une fuite sous le wagon, ce qu'il n'a pas été possible de vérifier parce que le wagon-citerne s'est enfoncé dans le sol, on redéposera le wagon sur le sol de manière, espère-t-on, à colmater ainsi la fuite en attendant de décider de la prochaine manœuvre à effectuer. Le wagon-citerne est extrêmement solide. A la différence des longs wagons-citernes, il est muni d'un longeron à sa base. Le wagon a glissé dans la ravine sur une bonne distance dans la neige, et les arbres ont servi en quelque sorte d'amortisseurs naturels. Il a perdu ses roues en route mais, d'après nos observations jusqu'ici, il est toujours intact. S'il l'est bel et bien, et quand on aura réussi à le tirer complètement de ma mauvaise position, nous pourrions pousser un léger soupir de soulagement et passer à l'étape suivante.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je n'emploie peut-être pas le terme technique exact, mais j'aimerais savoir si ce wagon a une double coque.

**M. Magee:** Je l'ignore, monsieur le sénateur. J'ai réussi à apercevoir, entre les arbres, l'extrémité du wagon. Tout ce qu'on peut en avoir, c'est l'échelle. On peut juger d'après la position de l'échelle que le wagon est précisément sens dessus dessous.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions pour le moment?

**Le sénateur Rowe:** J'hésite à poser cette question, monsieur le président, car il n'est peut-être pas convenable de la poser à ce moment-ci. Mais cela mis à part, personne n'en connaît probablement encore la réponse. Le convoi qui a déraillé filait-il aussi vite qu'il le fait quand il traverse une zone habitée?

**M. Magee:** Il filait probablement plus vite. Il filait à la vitesse prévue à l'horaire sur ce tronçon de la voie ferrée.

**Le sénateur Rowe:** J'aimerais poser une autre question, mais je tiens à bien faire comprendre que je ne veux absolument pas blâmer qui que ce soit. Peut-être, monsieur le président, n'est-il pas juste de ma part de poser cette question.

**M. Magee:** Je dirai, monsieur le sénateur, que nous avons chargé M. R. Brunot, de notre bureau régional de Toronto, un expert dans le transport des produits dangereux, d'effectuer une enquête sur certains aspects de l'accident. Il ne fait pas de doute que la cause directe de l'accident soit le bris d'une roue. J'ai vu la roue, qui est encore retenue au boggie. Elle était brisée en plusieurs points, et on a établi que telle avait été la cause de l'accident. M. Brunot va tâcher de se renseigner sur un ou deux points relatifs à la roue elle-même, en plus de signaler quoi que ce soit d'autre dans son rapport sur la cause de l'accident ou les moyens de prévention qu'il jugera bon de proposer. Il est sur les lieux depuis dimanche et a été un des premiers à s'y rendre.



[Text]

**Senator Rowe:** I shall ask the question, then, in light of what you have just said. I appreciate that you may not be able to answer it or may not want to answer at this time. Is it known or is there any speculation that there was some relationship between the speed of the train at the point of derailment and the accident itself or, to put it another way, if the train was going faster in this area where, I suppose, it is fortunate the accident occurred, then is it theoretically possible that the accident would not have occurred in a built-up area because the speed of trains in such areas would be lower?

**Mr. Magee:** I think that that possibility exists and that it may be dealt with by Mr. Brunot. The possibility of such accidents is one of the reasons why we are slowing down the trains in the metropolitan areas. I am hopeful that statistics will show in due course that the measures that we are taking have worked to the greater protection of the metropolitan areas.

The capacity problem on the railway lines in Canada, which has become a very serious one, certainly requires the operation of the trains at normal line-haul speeds once the trains get outside the populated areas. Otherwise, we will have a terrible jam-up in the system, particularly in the mountain areas between Calgary and Vancouver on the Canadian Pacific line and between Edmonton and Vancouver on the Canadian National line where very serious capacity problems are emerging which will affect the volume of traffic unless measures are taken in the near future. But, certainly, a train going 50 miles an hour with an undetected flaw in a wheel and considering the forces generated would stand a greater chance of the wheel breaking than at 35 miles per hour or 15 miles per hour, the speeds to which we have slowed trains in certain circumstances in metropolitan areas.

**The Chairman:** Gentlemen, Mr. Magee has brought with him a couple of members of his committee who are knowledgeable with respect to operations. If there are no more questions to ask on this particular point, perhaps we could excuse those witnesses so that they may return to their usual duties.

**Hon. Senators:** Agreed.

**Mr. Magee:** Mr. Chairman, I would like to correct one thing that I have said. I said that the car was upside down. I am assuming that that is so. Certainly, the ladder on the car was pointed upward. It may be that the dome is at the top, not underneath, and this is not known. I believe I assumed the dome was underneath the car at this point.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Magee. Perhaps we could turn now to the question of costing as it affects the relations between VIA Rail and the RTC and, in particular, the matter of the complaints—and I do not use that word in any formal sense—of VIA Rail that it has been unable to get from the railways the type of information it requires in sufficient detail and further questions on the audit carried out by the CTC. You will note, Mr. Magee, that Senator Riley, who is one of the senators most interested and most able in this matter is not

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** Je poserais donc ma question, étant donné ce que vous venez de dire. Je comprends que vous pourriez ne pas être en mesure de répondre ou peu disposé à le faire pour le moment. A-t-on établi ou croit-on qu'il existe un rapport entre la vitesse à laquelle filait le train sur les lieux du déraillement et l'accident lui-même, ou, pour m'exprimer autrement, si le train filait à plus vive allure dans ce secteur, où on peut s'estimer heureux que l'accident se soit produit, est-il théoriquement possible que cet accident ne se serait pas produit dans une zone habitée puisque la vitesse des convois y est réduite?

**M. Magee:** C'est bien possible, à mon avis, et M. Brunot tâchera de l'établir. C'est notamment parce que de tels accidents peuvent se produire que nous réduisons la vitesse des trains dans les grands secteurs urbanisés. J'espère que les chiffres prouveront éventuellement que les mesures que nous prenons maintenant protègent davantage les secteurs urbains.

A cause du très grave problème de capacité des chemins de fer du Canada, les trains doivent nécessairement circuler aux vitesses normales pour les longs parcours une fois qu'ils sortent des secteurs peuplés. Sinon, le réseau ferroviaire serait extrêmement congestionné, notamment dans les montagnes entre Calgary et Vancouver sur la ligne du Canadien Pacifique et entre Edmonton et Vancouver sur la ligne du Canadien National, où l'on constate de très graves problèmes de capacité qui influenceront sur le volume de trafic si l'on ne prend pas les mesures qui s'imposent d'ici peu. Par ailleurs, vu les forces produites, il y a plus de chance qu'une roue qui a un défaut non découvert se brise si le train se déplace à 50 milles à l'heure que s'il se déplaçait à 35 milles à l'heure ou à 15 milles à l'heure, c'est-à-dire aux vitesses que les trains doivent respecter dans certaines circonstances en traversant les secteurs urbains.

**Le président:** Messieurs, M. Magee est venu avec certains membres de son comité qui sont au courant des opérations. Si personne n'a d'autres questions à poser sur ce point précis nous pourrions peut-être permettre à ces témoins de partir et de retourner à leur travail.

**Des voix:** D'accord.

**M. Magee:** Monsieur le président, je voudrais faire une mise au point. J'ai dit que le wagon était à l'envers. C'est ce que je suppose. L'échelle était certainement dirigée vers le haut. Il se peut que le dôme soit sur le dessus et non en dessous et que nous ne le sachions pas. J'ai supposé que le dôme était en-dessous du wagon.

**Le président:** Merci, M. Magee. Nous pourrions peut-être passer maintenant à la question des coûts en ce qu'elle a trait aux rapports entre VIA Rail et le CTCF et particulièrement aux plaintes, et je ne veux pas parler de plaintes officielles, formulées par VIA Rail parce qu'elle n'a pas pu obtenir des renseignements suffisamment détaillés des sociétés ferroviaires, ainsi qu'à la vérification faite par la CCT. Je vous signale, M. Magee, que le sénateur Riley, l'un des sénateurs les plus intéressés à cette question et les plus compétents dans ce

[Text]

here. He was unable to be present today, so his expertise is not available to assist in the consideration of these matters.

**Senator Charbonneau:** It seems to me, Mr. Chairman, that the report of the Rail Economic Analysis Branch is pretty clear. However, until we receive the results of those audits which are currently underway, it seems to me that there is really very little opportunity for questioning. The manner in which the audit itself is being done makes sense, but there are one or two things which concern me. For instance, on page 10 of the report it says:

Due to time limitations, RTC staff focused primarily on the passenger related system costs for each railway, as it related to the total billings to VIA, rather than individual service allocations.

I suppose we could discuss the approach taken at this point, but it seems to me that it would be best to wait until the RTC presents its report, which is due, I believe, March 31. Then we will have a better idea of how the audit was done and how we can assess the audit, whereas as of the moment we have only the methodology of the audit.

**The Chairman:** Perhaps then I might be permitted to raise a point or two that have been the subject of some discussion with VIA Rail before this committee. One of the contentions made by VIA Rail is that they are unable to obtain sufficient information from the railways to enable them to know whether the charges which are being made to them, even after they have been audited by the CTC staff, are related only to making sure that they fall into the right categories or whether they are the types of charges made which are not authorized in some way. I am inclined to think that from the number of people you have with you there is someone who would probably be prepared to deal with this question.

**Dr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** Mr. Chairman, I think that I could begin to answer that question, and if inadvertently I give you a whole lot of information that you do not want, then please cut me short. Having finished giving you that information, I will then call upon my colleague, Mr. Thompson, to address the specific legal standpoint of the request for information. At risk of taking too much time, I would like to take a couple of minutes just to explain the conceptual function of the costing system, though it may be somewhat repetitive with what we have already given you. Essentially the basis for our costing are long-run variable costs. In other words, the railways, CN and CP, are allowed to charge VIA costs which would be avoided in the long period.

To illustrate the order of magnitude on that statement, in 1980 the total charges of CN and CP to VIA were of the order of \$350 million. The concept of what is avoidable in the long run is something we try to establish, as best we can, by costing

[Traduction]

domaine, n'est pas ici. Il n'a pas pu assister à la séance d'aujourd'hui et nous ne pouvons donc pas profiter de ses connaissances pour examiner ces questions.

**Le sénateur Charbonneau:** Il me semble, monsieur le président, que le rapport de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est assez clair. Par ailleurs, selon moi, tant que nous n'avons pas reçu les résultats des vérifications qu'on est en train d'effectuer, nous possédons en réalité très peu de renseignements au sujet desquels nous pouvons poser des questions. La façon dont on effectue la vérification me semble logique, mais certaines choses me préoccupent. Par exemple, à la page 10 du rapport, on peut lire ceci:

A cause des délais fixés, le personnel du CTCF s'est penché surtout sur les coûts du service-voyageurs de chaque société ferroviaire par rapport au montant total facturé à VIA plutôt que sur le montant affecté à chaque service.

J'imagine que nous pourrions examiner dès maintenant la méthode adoptée pour la vérification, mais il me semble que ce serait préférable d'attendre que le CTCF présente son rapport, ce qu'il doit faire, je pense, au plus tard le 31 mars. Nous savons alors un peu mieux comment la vérification a été faite et comment nous pouvons l'évaluer, tandis que pour l'instant, nous ne connaissons que la méthodologie utilisée.

**Le président:** Dans ce cas, je pourrais peut-être signaler certaines questions dont le comité a déjà discuté avec VIA Rail. VIA Rail prétend notamment qu'elle est incapable d'obtenir suffisamment de renseignements des sociétés ferroviaires pour savoir, même après la vérification du personnel de la CCT, si les montants qui lui sont facturés sont reliés à la valeur des services fournis, s'ils sont simplement calculés de façon à garantir qu'ils font partie des bonnes catégories ou s'il s'agit de montants qui ne sont pas autorisés. Vu le nombre de gens qui vous accompagnent, je serais porté à penser que quelqu'un ici serait probablement en mesure de tirer cette question au clair.

**M. J. Heads, directeur exécutif, comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:** Monsieur le président, je pense que je pourrais commencer à répondre à cette question et si je vous donne par inadvertance toute sorte de renseignements dont vous ne voulez pas, je vous prierais de m'interrompre. Quand je vous aurai donné ces renseignements, je demanderai ensuite à mon collègue, M. Thompson, d'examiner les aspects juridiques d'une telle demande de renseignements. Au risque de parler trop longtemps, je voudrais prendre quelques minutes pour expliquer le fonctionnement conceptuel du système d'établissement des coûts, même si je dois revenir pour cela sur certains renseignements que nous vous avons déjà fournis. Notre méthode d'établissement des coûts se fonde essentiellement sur les coûts variables à long terme. Autrement dit, les sociétés ferroviaires CN et CP sont autorisées à imputer à VIA Rail des coûts qui seraient évités à long terme.

Pour donner un exemple de l'importance de ces coûts, je signale qu'en 1980, les montants imputés à VIA Rail par le CN et le CP s'élevaient à environ 350 millions de dollars. Nous essayons d'établir le mieux possible quels coûts pour-



## [Text]

methodologies, objective analyses and so forth. However, one must admit that, in any costing system, there are always areas where you can argue on the fringes as to whether you are really capturing this concept of long-run variable costs.

As you probably know, Mr. Snavelly has recently produced a report entitled *1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain*. In the course of this study, he also produced some information as to how he was trying to estimate the variable costs of rail passenger services.

His estimate, which is contained at page 208 of his report, suggests that, on his definition of long-run variable costs, the railways are being allowed to charge some \$43 million less than they really should be allowed to charge. In other words, on our interpretation of long-run variable costs, they came to \$350 million and, on Mr. Snavelly's, they came to \$393 million.

I will go one step further on this. Long-run variable costs are not the total amount of costs incurred by the railways. The railways have additional overhead costs that they are not able to charge under the concept of long-term variable costs.

The total long-run variable costs charged by the railways are approximately five-sixths of their total costs. That means that the remaining one-sixth relates to fixed costs that they are not allowed to charge.

VIA, and those responsible for grain moving on branch lines, make no contribution at all to these fixed costs.

If the \$350 million which we estimate has been paid to CN and CP by VIA is confirmed to be correct, it would represent long-run variable costs in our definition, but only five-sixths of the total allocated costs. If VIA had to make a contribution to railway fixed costs, they would be paying not \$350 million, because that would be only five-sixths of fully-allocated costs, but another one-sixth which would amount to another \$70 million.

The purpose for this rather lengthy arithmetical introduction, for which I apologize, is to try to demonstrate that, on all the evidence we have, our definition of long-run variable costs is about the lowest definition you can find. If you want to refer to some definition of costs below that, you, in effect, would be making CN and CP carry some of the costs which are properly costs of railway passenger transport.

I am aware that I can spit these figures out far too rapidly for anyone to follow. If what I have just explained is not clear, the fault is entirely mine, and I would be quite happy to respond to any request for further explanation.

**The Chairman:** Does anyone wish to ask any questions concerning what Dr. Heads has just said?

I was not sure, Dr. Heads, that I properly associated the relevance of Mr. Snavelly's study on costs which was concerned with grain and, therefore, freight and costs which would be applied in respect to passenger service.

## [Traduction]

raient être évités à long terme grâce à des méthodologies d'établissement des coûts, des analyses objectives, et ainsi de suite. Il faut cependant reconnaître que, dans tout système d'établissement des coûts, il existe toujours des secteurs où il est impossible de déterminer vraiment si l'on applique ce principe des coûts variables à long terme.

Comme vous le savez sans doute, M. Snavelly a récemment présenté un rapport intitulé *Frais et recettes des compagnies de chemin de fer attribuables au transport des grains en 1980*. Dans le cadre de cette étude, M. Snavelly a aussi expliqué comment il essayait d'évaluer les coûts variables des services-voyageurs des chemins de fer.

A son avis—et cela se trouve à la page 208 de son rapport—et selon sa définition des coûts variables à long terme, les chemins de fer peuvent facturer 43 millions de dollars environ de moins qu'ils devraient pouvoir le faire. En d'autres termes, selon notre interprétation à nous des coûts variables à long terme, cela reviendrait à 350 millions de dollars et, selon M. Snavelly, à 393 millions de dollars.

J'irai plus loin et je dirai que les coûts variables à long terme ne constituent pas le montant total des coûts des chemins de fer. Ces derniers subissent d'autres frais qu'ils ne peuvent imputer au titre des coûts variables à long terme.

Les coûts variables à long terme imputés par les chemins de fer constituent environ les cinq sixièmes du coût total. Cela signifie donc que l'autre sixième représente les frais fixes qu'ils ne peuvent imputer.

VIA et les responsables de l'acheminement du grain sur les embranchements ne contribuent aucunement au paiement de ces frais fixes.

S'il est vrai, comme nous le croyons, que VIA a versé 350 millions de dollars au CN et au CP, cela représenterait le montant des coûts variables à long terme tels que nous les définissons, mais seulement les cinq sixièmes du montant total des coûts alloués. Si VIA devait assumer une partie des frais fixes, ce n'est pas 350 millions de dollars qu'elle verserait, parce que ce montant ne représenterait que les cinq sixièmes du montant total des coûts alloués, mais 70 millions de dollars de plus, c'est-à-dire un autre sixième.

Je m'excuse de faire ce long calcul mathématique en guise d'introduction, mais je voulais ainsi démontrer que, selon les preuves que nous avons, notre définition des coûts variables à long terme est celle qui donne les coûts les plus bas. Si l'on avait recours à une définition qui abaissait les coûts davantage, on imputerait au CN et au CP des frais qu'il faut à proprement parler imputer au service-voyageurs.

Je sais bien que j'ai pu faire ces calculs trop rapidement pour que l'on puisse me suivre. Si mes explications ne sont pas claires, c'est uniquement de ma faute, et je serai heureux de répondre à toute question que l'on voudra me poser.

**Le président:** Quelqu'un aurait-il des questions à poser à M. Head au sujet de ce qu'il vient de dire?

M. Heads, je ne suis pas certain d'avoir bien saisi le rapport qui existe entre l'étude de coûts de M. Snavelly, qui portait sur la question du grain et, par conséquent, du transport-marchan-



[Text]

**Dr. Heads:** the relevance of the comment was simply to indicate that, in conducting his investigation of grain, Mr. Snavelly also devoted some attention to the question of the costs of passenger services.

**The Chairman:** Was that incidental in his study?

**Dr. Heads:** Yes, that was incidental.

**The Chairman:** Have you people made any particular examination of the accuracy of his comment with reference to passenger services?

**Dr. Heads:** We are in the process of examining his report which has just been received. I received my copy on February 8.

Mr. Snavelly, who is an acknowledged costing expert, allegedly applied the same concept as we did but reached a higher figure.

**Senator Rowe:** Why did you not reach that higher figure?

**Dr. Heads:** That is a very fair question which I am not capable of giving a complete response to at the moment.

The explanation must lie in the fact that Mr. Snavelly thought that some costs were attributable in the long term to railway passenger services which we did not consider attributable.

**Senator Rowe:** For whom is Mr. Snavelly acting?

**Dr. Heads:** Mr. Snavelly did this report for the Grain Transportation Directorate of Transport Canada.

**Senator Rowe:** Was he commissioned by them?

**Dr. Heads:** Yes.

**The Chairman:** I suppose that deciding whether certain things are properly chargeable to passenger services or to any other particular service involves an element of judgment of the person making the assessment.

**Dr. Heads:** There is, indeed, in place an element of judgment. The element of judgment has been greatly reduced over the years. It has been reduced, firstly, because we have increasingly specific costs and we are moving away from system-averaging type unit costs. Secondly, we have now had a considerable number of years of experience with application of costing methodology and, gradually, most of the problems have been solved.

**The Chairman:** Would the difference—\$43 million or whatever it was—between your calculations and those of Mr. Snavelly have been partly attributed to different judgments exercised in relation to certain kinds of costs?

**Dr. Heads:** I think that this must be the explanation. I believe that he used, for example, a higher cost of capital than we have allowed the railways, and in other areas he must have, indeed, made judgments of the type you have outlined.

**The Chairman:** Thank you. Would you mind proceeding from the point at which I interrupted you?

[Traduction]

dises, et les coûts qui devraient être appliqués au service-voyageurs.

**M. Heads:** Je voulais simplement indiquer que, dans son étude sur le transport du grain, M. Snavelly a aussi abordé la question des services-voyageurs.

**Le président:** L'a-t-il fait en passant seulement?

**M. Heads:** Oui.

**Le président:** Avez-vous vérifié l'exactitude de ce qu'il dit au sujet du service-voyageurs?

**M. Heads:** Nous venons de recevoir son rapport et nous sommes en train de l'étudier. J'ai reçu mon exemplaire le 8 février.

M. Snavelly, qui est un spécialiste bien connu de l'analyse des coûts, s'est fondé, je crois, sur le même principe que nous, mais il est arrivé à un montant plus élevé.

**Le sénateur Rowe:** Comment cela se fait-il?

**M. Heads:** C'est une bonne question à laquelle je ne puis répondre de façon précise en ce moment.

C'est probablement parce que M. Snavelly a estimé, contrairement à nous, que certains des coûts devaient, à long terme, être imputés au service.

**Le sénateur Rowe:** Pour qui M. Snavelly travaille-t-il?

**M. Heads:** M. Snavelly a rédigé ce rapport pour la Direction du transport des grains de Transports Canada.

**Le sénateur Rowe:** Est-ce de cette Direction qu'il a reçu son mandat?

**M. Heads:** Oui.

**Le président:** Je suppose que le fait de décider si certains frais doivent être imputés au service-voyageurs ou à un autre service comporte un élément de subjectivité.

**M. Heads:** C'est exact, mais la part de l'élément subjectif est bien moindre depuis quelques années, et cela pour deux raisons: d'abord, parce que les coûts précis remplacent de plus en plus le système des coûts unitaires moyens; ensuite parce que, depuis des années, nous avons acquis de l'expérience dans l'application des méthodes d'évaluation des coûts et résolu peu à peu les problèmes que nous avions.

**Le président:** Est-ce que la différence—43 millions ou je ne sais plus trop combien—entre vos chiffres et ceux de M. Snavelly tient en partie au fait que vous n'avez pas calculé certains coûts de la même manière?

**M. Heads:** Très probablement. À mon avis, il a fixé pour les chemins de fer un amortissement plus élevé pour les chemins de fer que nous et dans d'autres secteurs, il a très probablement dû procéder comme vous l'avez suggéré.

**Le président:** Je vous remercie. Voudriez-vous reprendre là où je vous ai interrompu?

*[Text]*

**Dr. Heads:** Yes. The next thing I should like to comment on is the mechanism whereby CN Rail and CP Rail charge VIA. The mechanism is in the form of, first of all, 12 monthly bills. They are submitted each month. At the end of the year, there is a further bill, which is the one referred to colloquially as the thirteenth bill. Its correct title is the "Annual Invoice." Then finally there is a fourteenth bill, which is the final settlement invoice. That is submitted after we have done our audit.

The requirement for these 14 bills, the 12 monthly bills, the annual invoice and the final settlement invoice, is included in the contractual agreements between VIA and the railways, contractual agreements negotiated between VIA and Transport Canada without any input from the Canadian Transport Commission.

In these circumstances, if the 14 bills are laid down in the contract, I am afraid that we of the CTC staff find it surprising that VIA should express consternation and surprise that they are getting bills in addition to the 12 monthly bills.

Having expressed that surprise, I should like to comment on the so-called thirteenth bill for 1980. The thirteenth bill for 1980 was submitted to the Canadian Transport Commission for a preliminary verification. We could not give a final verification of it because we had not, at that stage, proceeded far enough in our audit—a question I should like to come to in a moment.

So, we set about doing a preliminary verification of the so-called thirteenth bill. At this point I should also like to point out to the committee that we volunteered to do this. Initially, VIA was not quite sure whether they wanted us to do this, but finally they agreed that this would be a good thing to do.

The verifications of these two accounts were carried out at the beginning of August, 1981. In the case of the Canadian Pacific Railway Company, the extra billing that they had proposed to submit was for \$3.7 million. That is approximately 5 per cent of what CP bills VIA in the course of a year. Although the billing was going to be \$3.7 million, CP, in fact, only submitted \$3.1 million because they wanted to hold some of that in reserve in case they got a disallowance at some future date.

The impression I get from reading the media, perhaps an erroneous impression, is that these thirteenth bills are entirely the product of the Canadian Transport Commission and its costing methodology. This impression is, in the view of the staff of the Railway Transport Committee, inaccurate. Of the \$3.7 million which CP included in its thirteenth bill for 1980, \$0.4 million was a result of changes in costing methodology by the Canadian Transport Commission. The remaining \$3.3 million was billing for additional train crew costs and additional diesel unit miles performed by CP for VIA in excess of what VIA had forecast.

VIA does its forecasting at the beginning of each month, so I do not think that VIA should be condemned for failing to get these figures right, because one cannot anticipate the future accurately all the time. Nevertheless, the bulk of this thir-

*[Traduction]*

**M. Heads:** Certainement. Le point suivant dont j'aimerais parler, c'est le mode de facturation de la VIA par le CN et par CP. VIA reçoit tout d'abord une facture chaque mois, puis, à la fin de l'année, VIA reçoit une facture supplémentaire que l'on appelle couramment la treizième facture. On l'appelle en réalité la facture annuelle. Il y a enfin une quatorzième facture qui constitue la facture annuelle finale qui est envoyée après la vérification de nos comptes.

Les accords contractuels passés entre VIA et les chemins de fer—lesquels ont été négociés entre VIA et Transport Canada sans que la Commission canadienne des transports ait eu son mot à dire—exigent les 14 factures en question, s'entend les 12 factures mensuelles, la facture annuelle et la facture de règlement finale.

C'est pourquoi, comme le contrat exige la facturation au moyen de ces 14 factures, nous nous étonnons, à la CCT, que la société VIA se dise surprise et consternée de recevoir des factures en plus des 12 qu'elle reçoit c'est-à-dire une pour chaque mois.

Ceci étant dit, j'aimerais dire un mot de la prétendue treizième facture de 1980. Celle-ci a été remise à la Commission canadienne des transports pour une vérification préliminaire. Nous ne pouvions procéder à une vérification finale étant donné que nous n'étions pas suffisamment avancés dans notre vérification—je reviendrai là-dessus dans une minute.

Nous avons donc entrepris une vérification préliminaire de cette treizième facture. J'aimerais faire remarquer au comité que nous nous sommes proposés pour le faire. Au départ, la société VIA n'était pas très emballée par l'idée, mais finalement, elle a jugé que ce serait une bonne chose.

La vérification des deux comptes a été effectuée au début d'août 1981. En ce qui concerne le Canadien Pacifique, il réclamait la somme de 3.7 millions supplémentaires. Cela représente approximativement 5 p. 100 du montant des factures que le CP adresse à VIA au cours de l'année. CP n'a toutefois réclamé à VIA que 3.1 millions de dollars car elle ne voulait pas réclamer la totalité de la somme de peur d'essuyer un refus plus tard.

Quand on lit les journaux, on a l'impression, fausse peut-être, que le système des 13 factures est le produit de la méthode d'établissement des prix de revient de la Commission canadienne des transports. C'est là, aux yeux du personnel de la Commission, une impression tout à fait fausse. Sur les 3.7 millions que le CP réclamait dans sa treizième facture pour l'année 1980, 0.4 million était à mettre au compte de changements apportés à la méthode d'établissement des prix de revient de la Commission canadienne des transports. Quant au reste, il était à mettre au compte d'une erreur dans les prévisions de VIA au sujet des coûts de main-d'œuvre sur les trains et des distances parcourues par les unités diesel du CP à l'intention du VIA.

VIA effectue ses prévisions au début de chaque mois et on ne peut donc pas reprocher à la Société de s'être trompée dans ses prévisions car il est difficile de toujours prévoir l'avenir avec exactitude. Néanmoins, le gros de la treizième facture



[Text]

teenth bill is attributable to the fact that CP Rail provided more work for VIA than had originally been anticipated by VIA. It is a forecasting error by VIA, I don't think a culpable one, but nevertheless a forecasting error by VIA and not something that can be related at all to the CTC's costing methodology.

**Senator Charbonneau:** Why are they not invoiced monthly for this thirteenth bill?

**Dr. Heads:** I think part of the problem has been that they have not been able to forecast the thing accurately; they have not been able to break down the costs adequately to do it on that basis, but they are moving increasingly, senator, towards doing what you have suggested—that is, trying to include all costs in the monthly billing to diminish the effect of the thirteenth bill.

**Senator Charbonneau:** Are they advised on a monthly basis of the probable cost, even though not invoiced? How can VIA operate in a proper business fashion if they do not know their costs until they receive this thirteenth bill? In other words, if they do not know on an on-going basis how they are faring, how can they do business?

**Senator Rowe:** Would they not have an approximate idea?

**Senator Charbonneau:** That is what I am asking. It seems to me from listening to the representatives of VIA that the thirteenth bill, as you call it, and everybody calls it, becomes a bit of—I will not say surprise, but they do not know what to expect. I think Mr. Roberts testified to that effect.

**Dr. Heads:** Our response, I think, would be that they know that their work loads will vary from the preliminary forecasts that they gave. In those circumstances, presumably they should expect increased charges for increased work.

**Senator Charbonneau:** I realize that, but do they know the extent of it, or is there a formula that they can use? My impression is that they said that they never know in advance what this thirteenth billing is going to be. That was a great bone of contention, and quite frankly, I agree with them. How can one run a railroad, or for that matter any other business, if one does not know what the costs are until after the costs are included?

**Senator Rowe:** Apropos that question, Senator Charbonneau, is the thirteenth bill always more, or is it sometimes less?

**Dr. Heads:** So far it has been more; it could, conceivably, be less.

To address your main question, the position—going back to 1979-80—was indeed true that I do not think they were getting the detailed costing material that they are now in the process of getting because the contract has been renegotiated.

**Senator Charbonneau:** Then they were correct in saying that they could not foresee this?

[Traduction]

tient au fait que CP Rail a travaillé plus que prévu pour VIA. Celle-ci s'est trompée dans ses prévisions mais ce n'est pas une grave erreur. C'est simplement une erreur de prévisions et la méthode d'établissement des prix de revient de la CCT n'a rien à voir.

**Le sénateur Charbonneau:** Pourquoi ne pourrait-on pas étaler le paiement de la treizième facture sur l'ensemble de l'année?

**M. Heads:** Le problème tient en partie au fait qu'il n'est pas possible de prévoir le montant exact des coûts. Il n'est pas possible pour VIA de ventiler les dépenses de façon suffisamment précise mais il n'en reste pas moins, monsieur le sénateur, que la Société fait des efforts en ce sens et essaie d'inclure toutes les dépenses dans les factures mensuelles afin de réduire le montant de la treizième facture.

**Le sénateur Charbonneau:** Communique-t-on à VIA Rail le montant probable des coûts mensuels même si ce montant ne figure pas sur chacune des factures car il lui est difficile de fonctionner valablement si elle ignore le montant de ses dépenses tant qu'elle n'a pas reçu la treizième facture. En d'autres termes, si elle n'est pas tenue au courant en permanence, comment peut-elle gérer valablement son affaire?

**Le sénateur Rowe:** N'en n'ont-ils pas une petite idée?

**Le sénateur Charbonneau:** C'est précisément ce que je demande. A en juger par les témoignages des porte-parole de la société VIA, on dirait que la treizième facture comme vous l'appellez et comme tout le monde l'appelle d'ailleurs, est en quelque sorte une surprise pour la société qui ne sait pas à quoi s'attendre. Si je ne m'abuse, c'est ce que M. Roberts a laissé entendre.

**M. Heads:** A notre avis, il savent que le volume des services dépassera leurs prévisions préliminaires. Par conséquent, il faut s'attendre à des frais supplémentaires pour le travail supplémentaire.

**Le sénateur Charbonneau:** Je le sais, mais connaissent-ils le volume exact de ces services supplémentaires ou existe-t-il une formule qu'ils puissent utiliser? D'après eux, ils ne savent jamais à l'avance quel sera le montant de la treizième facture. Ils protestent constamment à ce sujet et, en toute franchise, je les approuve. Comment diriger une société de chemins de fer, ou n'importe quelle autre entreprise, en connaissant le montant des frais après coup seulement?

**Le sénateur Rowe:** A propos de cette question, sénateur Charbonneau, je voudrais savoir si la treizième facture est toujours plus élevée ou si elle est parfois inférieure?

**M. Heads:** Jusqu'à présent, elle a toujours été plus élevée mais elle pourrait être moins élevée.

Répondons à votre question principale. VIA Rail n'avait pas pour 1979-1980 des renseignements aussi détaillés sur l'établissement des coûts que ceux qu'elle va obtenir parce que le contrat a été renégocié.

**Le sénateur Charbonneau:** Les représentants de cette société avaient alors raison de prétendre qu'il ne pouvaient pas le prévoir?



[Text]

**Dr. Heads:** I think that that is partly correct, but if they are increasing the amount of work, they should anticipate an increase in the cost.

**Senator Charbonneau:** I see that you will correct that by your auditing procedure?

**Dr. Heads:** Yes, senator.

I do not know whether you would like me to go through the CN thirteenth bill as well, but if you wish, I would be prepared to.

**The Chairman:** We should like to have it outlined to the same extent you outlined the other.

**Dr. Heads:** In the case of CN, the thirteenth bill that they submitted for 1980 was of the order of \$13.5 million. We did an audit of this bill, and our legal position was a little unclear at that time, but it has since been clarified. At that time we advised VIA to hold back \$2.4 million of that \$13.5 million on the grounds that we considered that the CN charges were too high in relation to general administration and communication, and too high in respect of roadway maintenance costs. After we had done that, this left an outstanding thirteenth bill of \$11.1 million. The CN bill is, of course, much higher than the CP, because CN provides the bulk of the services. As a rough breakdown of that \$11.1 million, we consider that \$3.5 million were attributable to changes in the CTC costing methodologies—and I believe that can be laid at the door of the CTC in the sense that the refinements of our methodologies caused that charge. Roughly \$3.2 million were attributable to specific charges caused by the fact that the workloads demanded had been higher than had been anticipated—in other words, paralleling the explanation as already given for CP. The remaining \$4.4 million appears to be due to a combination of late billings by CN. In other words, these appear to be legitimate charges, but I think they probably should have been included earlier and not left for the thirteenth bill.

The main message that I am trying to deliver, from all this examination of the billings, is that of the total thirteenth bills as submitted by the two railways of \$16.6 million, approximately \$4 million was attributable to changes in CTC costing methodologies, and the rest was attributable to other factors.

I would also like to make one further brief comment. In your opening remarks, Senator Charbonneau, you were considerate and said that we could not be expected to comment on the audits before the end of March. We are, in fact, fully on our targets for completion of these audits by the end of March. At this point in time we have a preliminary figure for CP, which I would like to reserve the right to examine as we proceed; but that looks as if the final settlement for 1979 is going to be of the order of \$1.2 million. The explanation for this—

**Senator Charbonneau:** Payment by VIA?

**Dr. Heads:** Payment by VIA to CP. That is the fourteenth payment—the final payment.

[Traduction]

**M. Heads:** C'est exact en partie mais ils doivent s'attendre à ce que les frais augmentent s'ils font faire plus de travail que prévu.

**Le sénateur Charbonneau:** Vous rectifierez les chiffres en faisant des vérifications?

**M. Heads:** Oui, monsieur le sénateur.

J'ignore si vous voudriez que je parle de la treizième facture du CN mais je suis disposé à le faire si vous voulez.

**Le président:** Nous voudrions que vous nous exposiez la situation comme vous l'avez fait pour l'autre société.

**M. Heads:** La treizième facture que le CN a présentée pour 1980 s'élevait à environ 13.5 millions de dollars. Nous l'avons vérifiée et juridiquement parlant, nous l'avons trouvée un peu confuse, mais des explications ont été fournies depuis lors. A ce moment-là, nous avons dit à VIA de retenir 2.4 millions de dollars sur les 13.5 millions de dollars car nous jugions que le CN réclamait trop d'argent au titre des frais d'administration et de communications en général et au titre des frais d'entretien des voies ferrées. Cela fait, il restait 11.1 millions de dollars à payer. La facture du CN est évidemment bien plus élevée que celle du CP car la plupart des services sont assurés par le CN. En gros, nous jugeons qu'une somme de 3.5 millions de dollars était imputable à un changement des méthodes d'établissement des coûts de la CCT—à mon avis, la CCT est responsable de ces frais car ils sont dus à un changement des méthodes d'établissement des coûts. On peut dire que des frais d'environ 3.2 millions de dollars dérivent du fait que VIA a réclamé plus de services que prévu—autrement dit, c'est une explication analogue à celle qui a déjà été donnée pour le CP. Le reste de la facture, c'est-à-dire la somme de 4.4 millions de dollars, correspond à certains services du CN qui ont été facturés en retard. Autrement dit, ces frais se justifient, de toute apparence, mais ils auraient dû être englobés dans les factures précédentes.

Ce que j'essaie surtout de dire, c'est qu'après avoir vérifié les factures, on a constaté que sur la somme de 16.6 millions de dollars représentant le total des treizièmes factures des deux sociétés de chemins de fer, des frais d'à peu près 4 millions de dollars étaient imputables à une modification des méthodes d'établissement des coûts de la CCT et le reste à d'autres facteurs.

Je voudrais ajouter brièvement ceci: monsieur le sénateur Charbonneau, vous avez fait preuve de prudence dans vos observations liminaires, et vous avez dit qu'il ne fallait pas s'attendre à ce que vous parliez des vérifications avant la fin du mois de mars. En réalité, les délais ont été respectés et ces vérifications seront terminées pour la fin de mars. Il y a un chiffre provisoire pour le CP; je voudrais me réserver le droit d'en parler plus tard; de toute apparence, la dernière facture pour 1979 va être de l'ordre de 1.2 million de dollars. Cette somme s'explique...

**Le sénateur Charbonneau:** S'agit-il d'un paiement par VIA?

**M. Heads:** D'un paiement par VIA au CP. Il s'agit du quatorzième paiement—le dernier.

[Text]

**Senator Charbonneau:** That is for CN or CP?

**Dr. Heads:** CP. With regard to the \$1.2 million, that is on payments of about \$60 million at that time, which is a figure of about 2 per cent.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, may I suggest that it does not seem very much of a figure to concern anyone.

**Senator Charbonneau:** What is a million?

**Senator Rowe:** I did not say that; but if we look at it from a percentage point of view, to an amateur like me, in these days of inflation, it does not seem to be enough to worry anyone.

**Dr. Heads:** Senator, you have almost taken the words out of my mouth. I agree with you completely. On our preliminary investigation, the CN looks as if it is of the same order, of one per cent or 2 per cent, and this lengthy presentation which I have given is meant to demonstrate that I think that certainly the final settlement bills and the problems related to the CTC methodologies are, in my view, being inflated out of all importance in the efficient running of our passenger transport system.

**The Chairman:** Dr. Heads, would you convert those two percentages for CN and CP into actual dollars?

**Dr. Heads:** Yes. The CP one is the \$1.2 million, which I was quoting. We are a little less advanced in our audit on CN than we are on CP. The preliminary estimate that my colleagues are giving me is something of the order of \$2 million, which would be less than 2 per cent of CN billings.

**The Chairman:** The total of the two, in actual figures, to the best of your knowledge, would be about \$3.2 million?

**Dr. Heads:** That would be correct, sir.

**Senator Rowe:** Which again would be a little less than 2 per cent over all.

**Dr. Heads:** That is correct. Mr. Chairman, if I may, at this point I would like to hand over to my colleague, Mr. Thompson, who will address the question of VIA requests to the CTC for information.

**The Chairman:** Certainly.

**Mr. K. W. Thompson, Senior Counsel, the Canadian Transport Commission:** Mr. Chairman, you may recall that following our last appearance here, certain statements that I made were the subject of comment by VIA.

**The Chairman:** Yes; I have the correspondence here.

**Mr. Thompson:** That is correct. I replied to their observations and they in turn replied to those. I believe that the conclusion is that VIA concedes that they did not make a formal application for cost data. I am pleased to advise the committee that we have now received, on March 1 of this year, an application by VIA for cost information. This one is a specific request involving the Union Station in Toronto. They have now come forward with a type of application which is required in order to secure such information, and we are

[Traduction]

**Le sénateur Charbonneau:** Est-ce pour le CN ou le CP?

**M. Heads:** Pour le CP. Cette somme de 1.2 million de dollars représente le dernier paiement d'une somme totale d'environ 60 millions, soit à peu près 2 p. 100.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le Président, ce chiffre n'est pas de nature à inquiéter qui que ce soit.

**Le sénateur Charbonneau:** Un million, c'est négligeable, n'est-ce pas?

**Le sénateur Rowe:** Je n'ai pas dit cela, mais si l'on considère le pourcentage que cela représente, même aux yeux d'un profane comme moi, elle ne semble pas une somme suffisamment élevée pour inquiéter qui que ce soit en période inflationniste.

**M. Heads:** Monsieur le sénateur, vous m'avez pratiquement ôté les mots de la bouche. Je suis entièrement d'accord avec vous. D'après notre enquête préliminaire, le CN semble dans la même situation que le CP avec un pourcentage de 1 ou 2 p. 100. Le long exposé que j'ai présenté vise donc à démontrer que, à mon avis, les factures sur le règlement final ainsi que les problèmes liés aux méthodes de la CCT ont été exagérées hors de toute proportion, compte tenu de l'efficacité de notre système de transport des voyageurs.

**Le président:** Monsieur Heads, pourriez-vous traduire les pourcentages du CN et du CP en dollars?

**M. Heads:** Oui. Ce serait pour le CP, comme je l'ai déjà dit, une somme de 1.2 million de dollars. Notre vérification du CN n'est pas aussi avancée, mais, d'après les calculs, de mes collègues, il s'agirait d'environ 2 millions de dollars, ce qui représenterait moins de 2 p. 100.

**Le président:** Ainsi, à votre connaissance, le total des deux chiffres serait environ 3.2 millions de dollars?

**M. Heads:** C'est juste, monsieur.

**Le sénateur Rowe:** Ce qui représente, je le répète, moins de 2 p. 100 de la totalité des dépenses.

**M. Heads:** C'est juste. Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais céder la parole à mon collègue, M. Thompson, qui parlera des demandes de renseignements que VIA a présentées à la Commission canadienne des transports.

**Le président:** Certainement.

**M. K. W. Thompson, avocat général, Commission canadienne des transports:** Monsieur le président, vous vous souvenez sans doute que, après ma dernière comparution devant le comité, des porte-parole de VIA ont commenté certaines de mes déclarations.

**Le président:** Oui. J'ai la correspondance devant moi.

**M. Thompson:** Il y a eu un échange de lettres, c'est juste. J'ai répondu à leurs observations et ils ont ensuite répondu aux miennes. En conclusion, VIA admet ne pas avoir présenté une demande officielle pour obtenir les données sur les coûts. Je suis heureux de vous annoncer que le comité vient de recevoir, le 1<sup>er</sup> mars 1982, une demande de renseignements de VIA au sujet des coûts. Il s'agit en l'occurrence d'une demande portant sur la gare Union, à Toronto. VIA nous a enfin présenté le genre de demande requise pour obtenir de tels renseignements.



[Text]

circulating that application to the other parties that are affected, and inviting their comment. When the entire picture is before the commission, the commission will assess the application for data and will weigh the need against any harm its disclosure might create. We would hope to have this matter expeditiously dealt with in the next few weeks.

**The Chairman:** On that point, having examined the correspondence with considerable care, I believe you are right in saying that VIA acknowledges that it did not make the formal application to which you referred. But there is no doubt that it did make an informal request for information. What remains unresolved in my mind is the reason why you had to have such a particular document which would conform to particular rules about applications; and, if you did, why you did not tell VIA that at the time it made its informal application.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, you will note in my letter that after we received the letter from VIA in 1979, I did, in fact, on behalf of the commission, request VIA to justify their need for the information. That request was never responded to.

**The Chairman:** That may be, but you still have not answered my question. What kind of particular form is it that is required to be filled in in order to make a formal application for information; and were they ever asked to make such a report? I do not recognize that your phraseology justifies their request. The controversy, to my mind, having examined this correspondence with what I thought was considerable care, left unresolved the question of why it is that a formal application of a particular type is so necessary. Let us deal with that first.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, it is necessary because what the commission has been called upon to do is to adjudicate between two parties, in the case where information is requested by VIA, which is in the possession of CN, or which is in our possession as a result of its being submitted to us on a confidential basis. What really has to happen is that the commission must decide.

**The Chairman:** I understand that.

**Mr. Thompson:** In order to make such a decision, it is not adequate for the commission merely to have a request for the information. Any such application must disclose the purpose or need which the applicant feels it has for the information. It is that information, that justification, support, or whatever you want to call it, which was entirely absent from VIA's application.

**The Chairman:** So when you use the words to the effect that you called upon VIA to justify their application, you were merely asking them to produce their reasons?

**Mr. Thompson:** Precisely.

**Senator Rowe:** Did the other parties object to your giving out the information?

**Mr. Thompson:** It never got to that point, senator. I advised all the interested parties that we had received this letter—in fact, the chairman of the committee had received it—and that

[Traduction]

A l'heure actuelle, nous la soumettons aux autres parties intéressées pour qu'elles nous donnent leur avis. Une fois qu'elle aura toutes les données en main, la Commission étudiera la demande de renseignements et pèsera le pour et le contre, soit l'obligation d'y répondre au regard du tort que la diffusion de ces renseignements pourrait causer. Nous espérons régler cette question rapidement d'ici quelques semaines.

**Le président:** A ce sujet, après avoir étudié attentivement la correspondance, je crois que vous avez raison de dire que la société VIA admet ne pas avoir présenté une demande officielle, comme vous l'avez mentionné. Mais il ne fait aucun doute qu'elle a présenté une demande officieuse. Je m'explique mal qu'il soit nécessaire de présenter un document conforme à certaines règles pour faire une demande de renseignements; à l'époque où VIA a présenté une demande officieuse, pourquoi ne pas lui avoir fait part de cette exigence?

**M. Thompson:** Monsieur le président, vous remarquerez qu'après avoir reçu la lettre des représentants de VIA en 1979, je leur ai demandé par écrit, au nom de la Commission, de justifier leur demande de renseignements. Je n'ai jamais eu de réponse.

**Le président:** C'est peut-être le cas, mais vous n'avez toujours pas répondu à ma question. Quel formulaire faut-il remplir pour présenter une demande officielle de renseignements? A-t-on déjà demandé aux représentants de VIA d'en remplir un? A mon sens, vos explications ne justifient pas leur demande. Ce qui me préoccupe toujours, même après avoir étudié très attentivement cette correspondance, c'est de savoir pourquoi il est tellement nécessaire de présenter une demande officielle bien précise. Réglons cela d'abord.

**M. Thompson:** Monsieur le président, une demande officielle s'impose du fait qu'on prie la Commission de porter un jugement, de rendre une décision, deux parties étant en cause quand VIA demande des renseignements que le CN a en sa possession, ou qui sont dans la nôtre parce qu'ils nous ont été remis à titre confidentiel. En somme, la Commission doit prendre une décision.

**Le président:** Je comprends cela.

**M. Thompson:** Pour le faire, la Commission ne peut se contenter d'une simple demande de renseignements. Toute demande doit préciser pourquoi le requérant estime avoir besoin des renseignements demandés. Or, c'est précisément cette justification, ces motifs que ne contenait pas la demande de VIA.

**Le président:** Alors, quand vous dites que vous avez demandé à VIA de justifier sa demande, vous l'invitez tout simplement à donner ses raisons?

**M. Thompson:** Précisément.

**Le sénateur Rowe:** Les autres parties en cause se sont-elles opposées à ce que vous lui communiquiez les informations demandées?

**M. Thompson:** Nous n'en sommes jamais arrivés là, monsieur le sénateur. J'ai informé les intéressés que nous avions reçu cette lettre—en fait, que le président du comité l'avait

[Text]

I had called upon VIA to explain specifically why it needed this information. The letter which they sent in 1979 consisted of several pages, on which were listed, in numerical form, a very vast array of cost information which they were asking us to hand over. Some of this information we had, some we did not. In no place did they explain why this information was necessary to enable them to conduct their business. I at no time ever suggested that they could not justify that—I believe they had potentially a good case—but even at my urging that they explain their reasons for doing this, they did not do so.

**Senator Charbonneau:** I just cannot understand your reasoning, Mr. Thompson. In any operation, whether in business or any other field, it seems to me that those in charge should know their costs if they want to operate properly, and I do not see any reason for having to justify requesting information on costs. I do not run the railroad, of course, but it seems to me that if they know there are certain costs, and what the costs are, perhaps they can improve the situation. There are so many reasons for wanting this information. It baffles me that they should have to justify wanting to know the reasons for the costs being charged to them. I just do not understand the reasoning behind that. Perhaps I am wrong, of course.

**Mr. Thompson:** I think we are operating on two different definitions of "cost".

The senator says they should know what the costs are, that is, what the price is of a service they are buying. That is not what is at issue here. When they requested costs, what they really wanted to know, for example, was the confidential unit costs of Canadian National with respect to all sorts of things. There was no doubt in their mind what the price was—the price was what they had negotiated with the railways; but, for example, when Canadian National said that the cost of hauling a passenger car 50 miles was \$300, what VIA wanted to know was how that figure was arrived at.

**The Chairman:** Would you not, if you were VIA?

**Mr. Thompson:** Yes; but all we asked them to do was to complete their application by explaining why they wanted this information, because the Commission, custodian of this confidential information, cannot give it out unless it is satisfied that giving it out is in the public interest.

There are two interests in conflict here, if you like. There is a statutory protection given to certain cost information—

**The Chairman:** Which is filed with you by the railways?

**Mr. Thompson:** That is correct. And the Commission may disclose that if it is satisfied that it is in the public interest to do so, but only after giving the railways, in this case CN or CP, an opportunity to argue that such information should not be disclosed.

[Traduction]

reçue—et que j'avais ensuite invité les représentants de VIA à expliquer pourquoi ils avaient besoin de ces renseignements. Dans leur lettre de 1979, longue de plusieurs pages, ils dressaient la liste d'une foule de frais sur lesquels ils demandaient des renseignements. Nous disposions de certains, d'autres non. Nulle part dans cette lettre expliquait-on pourquoi ces données étaient requises pour la bonne marche de l'exploitation. Je n'ai jamais donné à entendre qu'ils ne pouvaient justifier leur demande—au fond, à mon avis ils avaient raison—mais même quand je les ai pressés d'expliquer les motifs de leur demande, ils n'ont pas répondu.

**Le sénateur Charbonneau:** Je ne parviens pas à suivre votre raisonnement, M. Thompson. Peu importe l'entreprise, dans quelque domaine que ce soit, il me semble que les chefs doivent savoir quels frais ils devront assumer s'ils veulent diriger leur exploitation convenablement; je ne vois pas pourquoi ils auraient à justifier une demande de renseignements sur ce point. Je ne dirige pas de chemin de fer, bien sûr, mais il me semble qu'en sachant qu'on devra régler certaines dépenses et en quoi elles consistent on peut peut-être alors améliorer la situation. Bien des motifs peuvent expliquer pourquoi on veut des précisions. Je trouve renversant qu'on puisse exiger qu'ils justifient une demande de renseignements sur des frais qui leur sont imputés. Je n'en vois pas la logique. Peut-être suis-je dans l'erreur, cependant.

**M. Thompson:** Je crains que nous ne partions de deux définitions différentes du mot «frais».

Le sénateur nous dit qu'ils devraient savoir ce qu'est le prix de revient, c'est-à-dire, combien coûte le service qu'ils achètent. Mais là n'est pas la question. En demandant des précisions, ce à quoi ils voulaient en venir vraiment c'était par exemple, connaître le coût unitaire d'une foule de choses que le Canadien national gardait secret. Ils savaient à quoi s'en tenir pour le prix, celui-ci ayant été négocié avec les chemins de fer; mais par exemple, quand le CN affirmait qu'il lui en coûtait \$300 pour faire parcourir à un wagon-voyageurs une distance de 50 milles, VIA voulait savoir comment le CN en était arrivé à ce chiffre-là.

**Le président:** Si vous étiez VIA, n'en voudriez-vous pas autant?

**M. Thompson:** Oui, mais tout ce que nous leur avons demandé, c'est de rédiger leur demande en expliquant les motifs, car il s'agit de renseignements confidentiels dont la Commission est dépositaire et qu'elle ne peut communiquer tant qu'elle n'est pas persuadée que cela est conforme à l'intérêt public.

Il y a deux intérêts contradictoires, si on veut. Il y a la protection légale accordée à certaines informations sur les coûts...

**Le président:** Renseignements qui vous sont communiqués par les chemins de fer?

**M. Thompson:** Exact. Et la Commission peut les communiquer si elle est persuadée que cela est conforme à l'intérêt public, mais uniquement après avoir donné aux chemins de fer, en l'espèce le CN ou le CP, la possibilité d'exposer les motifs qui peuvent en empêcher la divulgation.



[Text]

**Senator Rowe:** Does that apply to all information acquired by the Commission?

**Mr. Thompson:** No, it doesn't. It applies to certain unit cost information, which is what we are talking about here. The fear is, of course, on the part of the railways, that if unit costs are disclosed they will give an unfair advantage to trucking companies, for example.

**Senator Rowe:** So when you are refusing to give out that information you have statutory protection. Am I correct in that?

**Mr. Thompson:** Well, indeed it goes further than that. If we give it out, or if any member of the Commission's staff gives it out, without proper authority, we can be subject to criminal proceedings.

**Mr. Magee:** I wonder if I could just say a word on this, Mr. Chairman?

It is not that the Commission is trying to make heavy weather of the matter of VIA obtaining cost information from the railways that bears on the operations, and which I would want to know if I were running VIA, it is that the statutory requirement is that the commissioners make this decision about the giving out of this information. We have done it before, but it must come before the Commission. The staff has no power, no matter what they think about this matter, to hand out this cost information. It has to be part of the quasi-judicial procedure of the Commission, and that is because that is the way Parliament has laid things down. That is why the railways have the right to have their say as to whether they are for or against giving out the information to the Railway Transport Committee and the commissioners, and after everything has been heard a decision is made for or against. If we did not do that we would be in the Federal Court of Canada very swiftly on an appeal, with the great likelihood that the appeal would be upheld.

**Senator Charbonneau:** What you are saying, then, is that any direct negotiations between VIA and the railroads could never result in an agreement.

**The Chairman:** I suppose it would not really be negotiation, because VIA would not have enough information.

**Senator Charbonneau:** They would if they negotiated directly with them. In other words, it is like two companies negotiating a contract for the use of whatever it may be. In this case it is for the use of roadbeds, stations, personnel, and so on.

**The Chairman:** I suppose that in negotiation, unless there is some means by which both parties may have a reasonable degree of information about the value of the thing on which they are negotiating, the party that does not have the information is at a very considerable disadvantage.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, I have raised this point before. I was surprised to hear the VIA people telling us that they were unable to get from CP, I think it was, a breakdown of the switching charges. They did not even have the information as to the sites where the operation took place. I think it is

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** Est-ce que cela vaut pour tous les renseignements que possède la Commission?

**M. Thompson:** Non. Cela vaut en ce qui concerne les coûts unitaires, et c'est de cela qu'il s'agit ici. Ce que craignent les chemins de fer, bien sûr, c'est que si leurs coûts unitaires sont publiés cela avantagera les transporteurs routiers, par exemple.

**Le sénateur Rowe:** Donc, quand vous refusez ce genre de renseignement, vous êtes protégé par la loi. Est-ce exact?

**M. Thompson:** Oh, cela ne s'arrête pas là. Si nous les communiquons, ou si un membre quelconque du personnel de la Commission les communiquait sans autorisation en bonne et due forme, nous pourrions être poursuivis au criminel.

**M. Magee:** Je me demande si je ne pourrais pas dire un mot à ce sujet, monsieur le Président?

Ce n'est pas que la Commission cherche à faire une montagne de la communication à VIA d'informations sur les frais d'exploitation des compagnies ferroviaires et que je tiendrais à avoir, si j'étais responsable de VIA. C'est plutôt que, en droit, il faut qu'il y ait une décision des commissaires de communiquer ces renseignements. Cela s'est déjà fait, mais il faut que la Commission soit saisie de la question. Le personnel lui-même peut en penser ce qu'il voudra, il est sans pouvoir pour communiquer ces données sur les frais d'exploitation. Il faut que cela passe par la procédure quasi-judiciaire de la Commission, parce que le Parlement en a disposé ainsi. Voilà pourquoi les chemins de fer ont le droit de donner leur avis pour ou contre la communication de ces renseignements au comité des transports par chemin de fer et aux commissaires. Une fois que tout a été entendu, la décision se prend pour ou contre. Si nous ne suivions pas cette démarche, il y aurait très vite un appel devant la Cour fédérale du Canada, avec de fortes chances que l'appel soit gagné.

**Le sénateur Charbonneau:** Donc, ce que vous voulez dire, c'est que par négociations directes entre VIA et les chemins de fer il n'y a aucune chance d'aboutir à un accord.

**Le président:** Je suppose qu'il ne s'agirait pas vraiment de négociations, parce que VIA n'aurait pas suffisamment de renseignements.

**Le sénateur Charbonneau:** Ils en auraient s'ils négociaient directement avec eux. En d'autres termes, c'est comme dans le cas de deux sociétés qui négocient un contrat d'utilisation de n'importe quoi. Dans le cas présent, il s'agit de la voie, des gares, du personnel, etc.

**Le président:** Je suppose que lorsqu'il y a une négociation, si les deux parties n'ont pas de moyens pour se renseigner dans une mesure raisonnable sur la valeur de l'objet des négociations, la partie qui n'est pas informée est très désavantagée.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, j'ai déjà présenté cet argument. J'ai eu la surprise d'apprendre par les gens de VIA qu'ils étaient incapables d'obtenir du CP, je pense qu'il s'agissait de cette compagnie, la ventilation des frais d'aiguillage. On n'avait même aucune donnée sur les endroits où ces

[Text]

essential to have this information from the owners of the switching gear. Would you consider it important for VIA to have such information?

**Mr. Thompson:** Yes, indeed. If they had been unable to get it from CP they should have applied to the commissioners for it, and they should have explained the impact that such information would have on their bargaining position.

**The Chairman:** I can understand, having read what I think is the statutory provision that you refer to concerning confidentiality and so on, why the applicant for the information would have to make a case for getting it; but here is a new organization, with no statutory authority attached to it, but which is obviously set up to run railways, as far as passengers are concerned, in the public interest. I would have thought that it would have been worthwhile to take a little time to explain to them what they had to do.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, I took a great deal of time to do that. I had more than one conversation with VIA. I can recall specifically one very lengthy, detailed conversation by telephone with their general counsel, in which I explained in tedious detail what they would have to do. His response at that time was, "We will go after the information from the companies directly." He asked me how long it would take for the Commission to release such information. I explained that their request would have to be submitted to the railways so that they could have their say in the matter. The committee would then decide.

**Senator Rowe:** Is that a statutory requirement, as well?

**Mr. Thompson:** Yes, it is a basic requirement of any body where rights are adjudicated between parties. The parties on both sides must be given a chance to speak.

**The Chairman:** I suppose that is what is frequently referred to as "natural justice"?

**Mr. Thompson:** That is quite correct, Mr. Chairman. We would not disobey that rule very often before we would find ourselves in court. I explained that this was not a matter of the commission attempting to hush and hoard information on some kind of capricious basis. I explained what he had to ask for and the justification for it. I explained that it would take perhaps several months for this process to work through the system. I went so far as to state that, if they made a proper case, which I believe they could have at that time and still can, I thought that the commission would be extremely sympathetic to their position.

**The Chairman:** May I just ask when this verbal discussion with general counsel took place? It may be in the correspondence, but I do not recall the date.

**Mr. Thompson:** I believe, Mr. Chairman, that it was just a little before or a little after the letter that was sent by Mr. Roberts to Mr. Jones, the chairman, which was in 1979.

**The Chairman:** I see, thank you. Please go ahead, Mr. Magee.

[Traduction]

frais étaient subis. A mon avis, il est indispensable de se faire communiquer ce renseignement par les propriétaires des installations d'aiguillage. Estimeriez-vous qu'il serait important pour VIA d'avoir ce renseignement?

**M. Thompson:** Bien sûr. S'il n'a pu l'obtenir du CP, il aurait dû s'adresser aux commissaires en expliquant l'importance que ces renseignements auraient pour eux dans les négociations.

**Le président:** Je n'ai pas de mal à comprendre, ayant lu ce qui est je pense l'obligation légale dont vous parlez au sujet de la protection du secret, etc., que celui qui veut obtenir des renseignements doit motiver sa demande. Cependant, voilà un organisme nouveau qui n'a pas de pouvoirs légaux mais qui a manifestement été créé pour faire marcher les chemins de fer, pour le transport des voyageurs en tout cas, dans l'intérêt public. J'imagine qu'il aurait été utile de se donner la peine de lui expliquer ce qu'il fallait faire.

**M. Thompson:** Monsieur le président, je me suis donné beaucoup de mal pour le faire. J'ai eu plus d'un entretien avec VIA. Je me souviens en particulier d'une très longue conversation téléphonique que j'ai eue avec son avocat principal, à qui j'ai expliqué dans les moindres détails ce qu'il faudrait faire. Voici ce qu'il m'a répondu: «Nous allons demander ces renseignements directement aux compagnies.» Il m'a demandé combien de temps il faudrait à la Commission pour obtenir ces renseignements. Je lui ai expliqué qu'il faudrait communiquer la demande aux chemins de fer pour qu'ils puissent présenter leurs observations, et qu'ensuite le comité rendrait sa décision.

**Le sénateur Rowe:** Est-ce que cela aussi est une obligation légale?

**M. Thompson:** Oui, c'est une règle fondamentale dans tout organisme qui a à se prononcer sur les droits des parties. Il faut que les parties aient la chance de s'expliquer.

**Le président:** J'imagine que c'est cela qu'on appelle fréquemment la «justice naturelle»?

**M. Thompson:** Exactement, monsieur le Président. Il ne faudrait pas que nous violions trop souvent cette règle pour nous retrouver devant les tribunaux. J'ai expliqué qu'il ne s'agit pas du tout pour la Commission de couvrir, d'entasser des renseignements par une sorte de caprice. Je lui ai expliqué ce qu'il faudrait qu'il demande et qu'il en donne les raisons. J'ai précisé qu'il faudrait peut-être plusieurs mois pour que cette procédure suive la filière. J'ai même dit que, s'ils défendaient bien leur cause—ce qu'ils auraient pu faire alors, à mon avis, et qu'ils peuvent encore faire—j'ai pensé que la commission verrait leur position d'un très bon œil.

**Le président:** Puis-je demander simplement quand cette discussion avec l'avocat principal a eu lieu? La date est peut-être indiquée dans la correspondance, mais je ne m'en souviens pas.

**M. Thompson:** Sauf erreur, monsieur le Président, c'était un peu avant ou un peu après que M. Roberts a écrit au président, M. Jones, en 1979.

**Le président:** Entendu, merci. Veuillez continuer, M. Magee.



[Text]

**Mr. Magee:** I was about to say, with regard to the point that Mr. Thompson made about our sympathetic reaction to VIA and its problems, that I hope all honourable senators understand that the Railway Transport Committee has had that attitude toward VIA from the beginning. Without trying to lead from this subject into another, I simply want to state that, with regard to late trains and scheduling matters, VIA, of course, is dependent upon the carrier that it must travel upon. This has engaged our attention from time to time. I can remember, during the absence of the chairman, chairing a meeting with the officers of the committee and all of the senior officers of VIA. At that meeting this matter was raised, at which time we offered to intervene directly with Canadian National and Canadian Pacific, if it would assist in solving certain of the problems that VIA was facing. VIA asked us at that time not to make any move ourselves, because the relationship between the two major railways and VIA was then developing, and the representatives of VIA wished to work out that relationship for themselves. We certainly were prepared, however, to do something in an effort to straighten out the very evident problem that had been revealed through our monitoring of the passenger trains, which is one of our functions.

The on-time record of VIA, which, in its entirety, can never be attributed directly to VIA, is certainly clearly related to the service that was moving them over the rails. Though I know that is not directly to do with the subject that is before the committee, I only mention it in an effort to indicate that we are sympathetic to this great passenger train experiment. We certainly want to do what we can to help. We cannot, however, handle a matter such as costing in an informal manner because the law does not permit us to do so. It has to be done through the procedures that Mr. Thompson has outlined.

Senator Charbonneau, when you were speaking about the negotiation and efforts which were made to get costing information across the table as between VIA and CN or CP, if such information is refused, they must apply right away. We can then deal with it as expeditiously as possible.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, I would like to be permitted to make one further remark.

**The Chairman:** Yes, Mr. Thompson?

**Mr. Thompson:** In my discussions with VIA and with their legal personnel, they did express a wish that their request for data be dealt with expeditiously and *ex parte*. I explained to them that, even if the commission were inclined to do this—and I would advise the commission any day of the week not to do it—there would, in my opinion, be an almost certain and successful appeal by the railway companies. Such an appeal would go to the federal court on the basis that the railway companies had been denied an opportunity to protect their proprietary interest in certain sensitive financial information. The court would reverse the CTC, all of which would take further enormous periods of time, with the end result being that the taking of this initial unwise shortcut would consume far more time than would proceeding in the right way from the

[Traduction]

**M. Magee:** Au sujet des remarques de M. Thompson sur notre réaction sympathique envers VIA et ses problèmes, j'allais exprimer l'espoir que tous les honorables sénateurs comprennent que le Comité des transports par chemins de fer avait adopté cette attitude envers VIA dès le début. Sans vouloir changer de sujet, j'aimerais dire à propos des trains en retard et des questions d'horaires que VIA dépend évidemment du transporteur qu'il doit utiliser. C'est un aspect qui a retenu notre attention de temps à autre. À l'occasion d'une absence du président, je me souviens d'avoir présidé une séance avec les membres du comité et tous les cadres de VIA. Quelqu'un a soulevé cette affaire au cours de la séance et nous avons offert de présenter des instances directement au Canadien National et au Canadien Pacifique si cela aidait à régler certains problèmes de VIA. VIA nous a alors demandé de ne rien faire parce que les rapports entre les deux principales sociétés ferroviaires et VIA étaient bien amorcés et les représentants de VIA voulaient les améliorer eux-mêmes. Cependant, nous étions tout à fait disposés à faire quelque chose afin d'aplanir les difficultés très évidentes qu'avait révélées notre surveillance des trains de voyageurs, ce qui est une de nos responsabilités.

Les arrivées et départs ponctuels de VIA, qu'on ne saurait jamais attribuer complètement à VIA, ont certainement un lien direct avec le transporteur ferroviaire. Je sais très bien que cela ne se rapporte pas directement au sujet dont le comité est saisi, mais je le mentionne afin d'indiquer que nous voyons d'un bon œil cet ambitieux essai du service-voyageurs. Nous voulons faire tout ce que nous pouvons pour aider. Cependant, nous ne pouvons pas traiter d'une question comme les systèmes comptables d'une manière officieuse parce que la loi ne nous le permet pas. Il faut le faire en suivant la procédure décrite par M. Thompson.

Sénateur Charbonneau, vous avez parlé des négociations entreprises et des efforts faits pour obtenir des renseignements sur les systèmes comptables de VIA et du CN ou du CP. Si on refuse de dévoiler ces renseignements, ils doivent faire la demande immédiatement et nous pouvons alors nous en occuper aussi rapidement que possible.

**M. Thompson:** Monsieur le président, j'aurais une autre remarque à faire.

**Le président:** Allez-y, M. Thompson.

**M. Thompson:** Au cours de mes entretiens avec VIA et ses conseillers juridiques, ils ont exprimé l'espoir que leur demande de données soit étudiée sans délai et sur requête. Je leur ai expliqué que, même si la Commission était disposée à le faire—et en tout temps je conseillerais à la Commission de ne pas le faire—à mon avis, il est presque certain que les sociétés ferroviaires interjetteraient appel et auraient gain de cause. La Cour fédérale serait saisie de cet appel, car les sociétés ferroviaires prétendraient qu'on leur avait enlevé la possibilité de protéger leurs intérêts de propriétaires dans certaines données financières confidentielles. La Cour rejeterait la décision de la CCT, ce qui prendrait encore beaucoup de temps. En définitive, en empruntant ce raccourci mal avisé dès le début, on perdrait beaucoup plus de temps que si on procédait de la

[Text]

beginning. At that time I thought they understood and agreed with me.

**The Chairman:** Yes. Incidentally, perhaps it would be helpful if the members of the committee were furnished with photocopies of the text of the particular statutory provisions we are discussing. Do you have it readily available?

**Mr. Thompson:** I believe that it is section 330 and perhaps section 331 of the Railway Act. There is a group of sections in that area of the act which deals with this subject. If you will bear with me for a moment, Mr. Chairman, I will try to locate it. It is relatively brief and perhaps I could read it into the record.

**The Chairman:** Yes, please do. This is section 331 of the Railway Act, which is chapter R-2 of the Revised Statutes of Canada, 1970.

**Mr. Thompson:** Section 331 of the Railway Act reads as follows:

Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential is obtained from the company by the Commission in the course of any investigation under this Act, such information shall not be published or revealed in such a manner as to be available for the use of any other person, unless in the opinion of the Commission such publication is necessary in the public interest.

**Senator Rowe:** If such a step were taken, you might be then be faced with an appeal, is that right?

**Mr. Thompson:** Yes, we could be faced with an appeal by the railways, who might alledge any number of things, most probably that they have been denied an opportunity to defend their position adequately.

**The Chairman:** There is a phrase here in section 331, which you just read, to which I would like to direct your attention. The information referred to is that "... obtained from the company by the Commission in the course of any investigation under this Act." Would that phrase cover information as to costs which is annually required to be filed by the railway company?

**Mr. Thompson:** Yes, indeed, and it includes even more refined information than that. As you are aware, the commission performs an elaborate function in assessing the subsidies to be paid to the railways. Subsidies are paid on the basis of the costing order. Therefore, the commission, in carrying out its duty as an assessor of subsidy, comes into possession of vast amounts of very sensitive financial information from the railways. That is the kind of investigation to which I think this section refers.

**The Chairman:** Yes, thank you.

**Mr. Thompson:** I might add that you are quite right in saying that there is a statutory obligation on railway companies to file statistical annual returns with the commission which also disclose, in some respects, confidential information.

[Traduction]

bonne façon au départ. J'ai alors eu l'impression qu'ils comprenaient et étaient d'accord avec moi.

**Le président:** Oui. Soit dit en passant, ce serait peut-être utile si les membres du comité avaient des photocopies du texte des dispositions réglementaires dont nous parlons. L'avez-vous sous la main?

**M. Thompson:** Sauf erreur, il s'agit de l'article 330 et peut-être de l'article 331 de la loi sur les chemins de fer. On trouve différents articles dans cette partie de la loi à ce propos. Si vous voulez bien m'accorder un instant, monsieur le président, je vais tâcher de le trouver. Comme il n'est pas très long je pourrais peut-être le faire inscrire au compte-rendu.

**Le président:** Bien sûr, allez-y. Il s'agit de l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer qui se trouve au chapitre R-2 des Statuts révisés du Canada de 1970.

**M. Thompson:** L'article 331 de la Loi sur les chemins de fer se lit comme suit:

Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public.

**Le sénateur Rowe:** Si on procédait ainsi, vous risqueriez que l'on fasse appel, n'est-ce pas?

**M. Thompson:** Oui, nous risquerions que les sociétés ferroviaires fassent appel en faisant valoir différents arguments, dont le plus probable serait qu'on ne leur aurait pas donné la possibilité de défendre leur position suffisamment.

**Le président:** Dans l'article 331 que vous venez de lire, on trouve une phrase sur laquelle j'aimerais attirer votre attention. Il y est question de renseignement que la Commission "... obtient d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi,". Est-ce que les renseignements dont il est question ici englobent ceux qui portent sur les frais et qu'une société ferroviaire est tenue de déposer chaque année?

**M. Thompson:** Oui, cela comprend en fait des renseignements plus détaillés que cela. Comme vous le savez, la Commission a la tâche délicate d'évaluer les subventions à verser aux compagnies de chemin de fer. Le montant de ces subventions est évalué d'après les coûts. Dans son travail d'évaluation des subventions, la Commission obtient donc des sociétés ferroviaires un très grand nombre de renseignements d'ordre financier très délicats. Je pense que c'est de ce genre d'enquête qu'il est question dans cet article.

**Le président:** D'accord, merci.

**M. Thompson:** J'ajoute que vous avez tout à fait raison de dire que les compagnies de chemin de fer sont tenues par la loi de déposer annuellement auprès de la Commission, des rapports statistiques qui par certains aspects divulguent également des renseignements confidentiels.



[Text]

**The Chairman:** Yes, but of course it would not be confidential information obtained in the course of an investigation, would it?

**Mr. Thompson:** It may be, because the commission is empowered to require special or oftener-than-annual returns by railway companies. For example, if the Canadian Transport Commission were attempting to determine whether a particular freight rate is contrary to the public interest, under section 23 of the National Transportation Act it might very well, as part of its broad investigation, look at unit costs of the railway company to see what relationship they bore to the rate that was struck. That could be information that would be required of the railway company by way of special return.

**The Chairman:** But that is not by way of the annual returns that they are required to make.

**Mr. Thompson:** Perhaps you have a point if they are merely the annual returns, but if you look at this group of sections you will see that the commission—

**The Chairman:** I am not trying to make a point, I am looking for information.

**Mr. Thompson:** I think the point is somewhat academic because the information we get in the annual returns is far less specific than the information we get as a result of our work in subsidies. The annual reports to us really do not give us anything we don't already know, generally speaking.

**The Chairman:** Do they concern unit costs?

**Mr. Thompson:** No.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I have a question. I have not been following this issue very carefully, and I hope I am not being repetitive in my questioning. In listening to the witnesses, I am a little taken aback at what seems to me to be a very difficult bottleneck for anybody trying to operate a passenger train service which is dependent on information that is received from the owners of the rails that they are renting. It seems to me that there is a conflict between passenger traffic and freight traffic. Presumably, the freight traffic run by the railways is on the rails that they own. In light of this rather complex process, what happens if there is a competition for the same rail line between the freight service and passenger service? What does VIA Rail actually do in such circumstances? I shall give an example that is applicable to people in the Ottawa area. Many times the Via Rail train from here to Brockville which uses the CP rail line winds up sitting at Smiths Falls while a freight train goes by. What process is there open to VIA Rail on an incident-by-incident basis to cope with these situations without going to the CTC?

**Mr. Magee:** As I said earlier, Via can come to the Canadian Transport Commission, if it chooses to do so, and discuss the operating problem that they are having, which seems to me to

[Traduction]

**Le président:** Oui, mais dans ce cas il ne s'agirait pas, bien sûr, de renseignements confidentiels obtenus au cours d'une enquête?

**M. Thompson:** Cela se pourrait, car la Commission a le pouvoir d'exiger des rapports spéciaux des sociétés ferroviaires, et ce, plus d'une fois par année. Par exemple, si la Commission canadienne des transports voulait déterminer si un tarif-marchandise particulier est contraire à l'intérêt public, en vertu de l'article 23 de la loi nationale sur les transports, elle pourrait très bien, dans le cadre de son enquête globale, examiner les coûts unitaires de la société ferroviaire pour déterminer quelle est leur relation avec le tarif fixé. Ce sont là des renseignements qu'une société ferroviaire pourrait être obligée de fournir dans un rapport spécial.

**Le président:** Mais elles ne sont pas tenues de fournir ces renseignements dans les rapports annuels qu'elles sont obligées de déposer.

**M. Thompson:** Vous avez peut-être raison, dans ce cas, lorsqu'il ne s'agit que de rapport annuel, mais si vous relisez bien ces articles vous verrez que la Commission...

**Le président:** Je ne veux rien démontrer, je veux obtenir des renseignements.

**M. Thompson:** Je pense qu'il s'agit là d'une question plutôt théorique, parce que les renseignements que l'on trouve dans les rapports annuels sont beaucoup moins détaillés que ceux que nous obtenons pour accomplir notre travail concernant ces subventions. De façon générale, les rapports annuels ne nous apprennent guère plus que nous ne savons déjà.

**Le président:** Contiennent-ils des renseignements sur les coûts unitaires?

**M. Thompson:** Non.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, j'ai une question à poser. Je n'ai pas suivi très attentivement, et j'espère ne pas poser de questions répétitives. En écoutant les témoins, j'ai été un peu surpris de constater que quiconque veut exploiter un service-voyageurs se heurterait, à mon avis, à un obstacle majeur s'il devait compter sur les renseignements fournis par les propriétaires de la société ferroviaire qui loue ce service. Il me semble exister un conflit entre le service-voyageurs et le service-marchandises. On peut supposer que les trains de marchandises empruntent les voies qui sont la propriété des sociétés ferroviaires. Puisque cela donne lieu à des arrangements assez compliqués, qu'arrive-t-il si un train de marchandises et un train de voyageurs doivent emprunter la même voie? Que fait VIA Rail en pareilles circonstances? Je vous donnerai un exemple qui concerne la région d'Ottawa. Il arrive très souvent que le train de VIA Rail qui fait la navette d'ici à Brockville en empruntant la voie du CP doive attendre à Smiths Falls sur une voie de garage pour laisser passer un train de marchandises. Quelle solution s'offre à VIA Rail dans la réalité quotidienne, sans avoir recours à la Commission canadienne des transports?

**M. Magee:** Comme je l'ai dit tout à l'heure, VIA peut, si elle le désire, s'adresser à la Commission canadienne des transports pour discuter de ce problème d'exploitation, puisque

[Text]

be what this is. It is not a costing matter, but a straight matter of provision of service by CN or CP to VIA and whether because of the operations of their freight trains, VIA is getting the wrong end of the stick in the movement of their trains.

**Senator Stollery:** I believe you said that one of the problems with making confidential information public with regard to the railways is that the railways are very conscious of competition from the trucking industry. Therefore, I presume that the argument that the railways would put forward would be one of the cost of delivery of goods from one location to another. At least, if I were in the railway business and running a freight service, that would be one of the foremost concerns regarding my overhead. Is the situation such that the only recourse for VIA Rail in such occurrences is to go through the CTC, that the rail companies and VIA do not actually talk to each other?

**Mr. Magee:** Earlier I pointed out that some months ago—and I cannot remember the exact date—I chaired a meeting between all the senior VIA officials and the CTC regarding an on-time problem that our monitoring of the passenger train service had revealed.

**Senator Stollery:** I heard you say that, but how can you possibly resolve the problem when it requires such a lengthy and complicated procedure?

**Mr. Magee:** It is very simple: Call in the railways and talk to them. However, VIA did not want us to do that at that time. If they are sidetracked in Smiths Falls, Lake Louise or any other place where there is a side track so that a freight train can go through, it seems to me that it is not the cost or the freight train that they would be concerned about but simply the priority being given to passenger trains on that route.

**Senator Rowe:** But if there are already a half dozen “Smith Falls” to use the example given by Senator Stollery, then surely it becomes more than a routine operating matter. For example, if a passenger train were sidelined between Halifax and Montreal six times it would affect very seriously the costs of the operation.

**Senator Stollery:** Is the scheduling adjustable in such occurrences?

**Mr. Magee:** There is another aspect, and that is that the railways receive additional money for ontime performance in regard to the movement of passenger trains, so they have an incentive to avoid in that way conflicts of scheduling.

**The Chairman:** I should not think that they have earned very much of that incentive for ontime performance.

**Senator Stollery:** And if there is a larger incentive for the ontime performance of freight trains, then we must consider the relationship between the two incentives.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, there is one technical point that might be added. I know how it feels to be sidetracked on a passenger train and see a freight train go by on the main line. We have always been brought up to believe that freight trains should yield to passenger trains, and in many cases they do. We have one difficulty, and that is that sometimes sidings are

[Traduction]

c'est bien de cela qu'il semble s'agir. Ce n'est pas une question de coût, mais plutôt une question de prestation de service par le CN ou le CP au bénéfice de VIA, et parce que ceux-ci doivent tenir compte de leurs trains de marchandises, c'est VIA qui est la plus mal partagée dans l'utilisation des voies.

**Le sénateur Stollery:** Je crois vous avoir entendu dire que s'il est difficile pour les chemins de fer de rendre publiques certaines données confidentielles, c'est qu'ils redoutent la concurrence du camionnage. Je suppose donc que l'argument que pourraient invoquer les chemins de fer serait le coût du transport des marchandises d'une localité à une autre. Si j'étais moi-même responsable du service-marchandises d'une société ferroviaire, ce serait sûrement l'une de mes principales préoccupations. Le seul recours qui s'offre à VIA Rail en pareil cas est-il d'avoir recours à la CCT? VIA Rail et les sociétés ferroviaires ne peuvent-elles pas négocier entre elles?

**M. Magee:** Tout à l'heure, j'ai rappelé qu'il y a quelques mois—je ne me souviens pas de la date exacte—j'ai présidé une réunion entre les dirigeants de VIA et les représentants de la CCT, portant sur un problème mis en lumière par nos services de contrôles du service-voyageurs.

**Le sénateur Stollery:** Je sais, mais comment peut-on résoudre le problème s'il faut avoir recours à une procédure si longue et si compliquée?

**M. Magee:** C'est très simple: Il faut convoquer les dirigeants des chemins de fer et leur parler. Cependant, VIA rejetait cette solution à ce moment-là. Si les trains de VIA doivent attendre à Smiths Falls, au Lac-Louise ou à tout autre endroit pour laisser passer un train de marchandises, je ne crois pas que ce soit les frais ou le train de marchandises qui soient en cause, mais simplement la priorité accordée aux trains de voyageurs.

**Le sénateur Rowe:** Mais s'il existe déjà une demi-douzaine de «Smiths Falls», pour reprendre l'exemple utilisé par le sénateur Stollery, c'est beaucoup plus qu'un cas particulier. Si un train de voyageurs doit attendre à six reprises entre Halifax et Montréal, cela augmente nettement les frais d'exploitation.

**Le sénateur Stollery:** Y a-t-il possibilité de modifier légèrement les horaires en pareil cas?

**M. Magee:** Il existe un autre aspect à cette question. Comme les chemins de fer touchent davantage d'argent si les trains de voyageurs sont à l'heure, ils ont de bonnes raisons d'éviter ce genre de conflit d'horaires.

**Le président:** Je doute qu'ils aient beaucoup profité de cette incitation à respecter les horaires.

**Le sénateur Stollery:** Et s'il existe une incitation encore plus grande à s'arranger pour que les trains de marchandises soient à l'heure, cela diminue l'importance de l'autre incitation.

**M. Thompson:** Monsieur le président, je pourrais ici ajouter une précision de nature technique. Je sais combien c'est frustrant de voir passer un train de marchandises pendant que l'on attend sur une voie de garage. On nous a toujours fait croire que les trains de marchandises devraient céder la voie aux trains de voyageurs, et c'est ce qui se passe bien souvent. Mais



*[Text]*

long enough only to accomodate relatively short trains such as passenger trains. So if a passenger train and a freight train meet, there may be no siding in the area sufficiently long enough to accomodate the freight train, many of which are now running at anything from 75 to 120 cars. Therefore, operationally, the sensible thing to do is to put the smaller, more manageable train into the short siding and let the freight train go by on the main line.

**Senator Stollery:** The whole thing sounds like a very tortuous procedure. I merely wanted to make my intervention to demonstrate what to my mind sounds like a very complicated procedure when we have a passenger service renting the track from the two railway companies which are also using the same facilities to move freight trains. When they cannot seem to get directly together on questions of costs, it does not sound like an efficient way to run a railway.

**Dr. Heads:** I think the basic case you are advancing has a great deal of merit. However, in addition to the legal approaches that have been outlined by Mr. Thompson, the staff of the Railway Transport Committee do act as a mediator in trying to get the operating railways and VIA Rail together in order to increase the flow of information.

At page 13 of the publication that we sent in advance of our appearance before this Senate committee, we summarize, particularly in the first paragraph, some of the steps we have been taking to try to make the flow of information somewhat easier.

**The Chairman:** Would you care to read that for the record?

**Dr. Heads:** Certainly. It states:

Since early 1981, the CTC's staff has expended considerable resources in attempting to meet VIA's requests for additional information. These efforts have included provision of CN and CP costing manuals to VIA; responses to VIA ad hoc requests for costing information; and preliminary audit reports on the so-called thirteenth bill for 1980. Recently, VIA has made known some of their information needs and this has helped to clarify this matter to all interested parties.

The last sentence refers to a request for information made by VIA to the two operating railways at a meeting convened by Transport Canada in November, 1981.

In the following paragraph on page 13, we go on to explain that we offer to act as mediators. The offer was politely declined for the time being by CN and CP on the grounds that they preferred to negotiate directly with VIA.

I received a letter from VIA which, in effect, said that they agreed with the two operating railways that they should proceed on a basis without any RTC mediation.

I would refer to VIA's quotation which is shown on page 13 which states:

*[Traduction]*

il arrive parfois que les voies d'évitement ne puissent guère recevoir que des convois relativement courts, comme les trains de voyageurs. Par conséquent, si un train de voyageurs et un train de marchandises doivent se croiser, il se peut qu'il n'existe pas dans les environs une voie de garage assez longue pour recevoir le train de marchandises qui compte parfois de 75 à 120 wagons. En toute logique, il faut bien aiguiller le train le plus court sur la voie de garage et laisser passer le train de marchandises sur la voie principale.

**Le sénateur Stollery:** Cela me paraît assez tortueux. J'ai voulu simplement souligner que tout semble extrêmement compliqué chaque fois qu'un service-voyageurs loue les voies de deux sociétés ferroviaires, qui utilisent les mêmes voies pour faire circuler des trains de marchandises. Si elles ne peuvent pas se mettre d'accord pour les questions de coûts, ce n'est pas une façon très efficace, semble-t-il, de gérer une société de chemin de fer.

**M. Heads:** Votre argument de base est très valable. Cependant, outre les aspects juridiques signalés par M. Thompson, le personnel du Comité des transports par chemin de fer agit en qualité de médiateur pour essayer de rapprocher les chemins de fer en exploitation et VIA Rail, afin de faciliter la diffusion de renseignements.

A la page 13 du mémoire que nous avons fait parvenir à votre comité avant de venir témoigner, nous résumons, notamment au premier paragraphe, certaines mesures que nous avons prises afin de faciliter la diffusion des renseignements.

**Le président:** Auriez-vous l'obligeance de nous en communiquer la teneur, aux fins du compte rendu?

**M. Heads:** Certainement. Voici:

Depuis le début de l'année 1981, le personnel du Comité des transports par chemin de fer a fait tous les efforts possibles pour répondre aux demandes de VIA Rail qui désirait des renseignements supplémentaires. Il lui a notamment fourni les manuels du CN et du CP concernant l'établissement des coûts, a répondu à ses demandes spéciales de renseignements sur les coûts et a préparé des rapports de vérification préliminaires sur la fameuse treizième facture pour 1980. Dernièrement, VIA a fait savoir quels renseignements elle désirait obtenir, ce qui a contribué à tirer les choses au clair pour tous les intéressés.

La dernière phrase fait allusion à une demande de renseignements formulée par VIA aux deux sociétés de chemin de fer en exploitation, lors d'une réunion organisée par Transports Canada en novembre 1981.

Dans le paragraphe suivant, à la page 13, nous expliquons que nous avons proposé de jouer le rôle de médiateurs. Le CN et le CP ont poliment refusé cette offre pour le moment, en disant qu'ils préfèrent négocier directement avec VIA.

J'ai reçu une lettre des responsables de VIA Rail qui, effectivement, disaient s'être mis d'accord avec les deux sociétés ferroviaires pour commencer les négociations sans l'intervention du Comité des transports par chemin de fer.

Et pourtant, à la page 13 de ce document, on attribue aux responsables de VIA une remarque selon laquelle:

**[Text]**

...any contribution the CTC can make in this ongoing process will be welcome.

Frankly, I find this invitation a little difficult to understand, I am not sure whether I am being invited in or not. Hopefully VIA will clarify this situation shortly.

**Senator Charbonneau:** Are they not saying that, if they need arbitration or your help, they would welcome it and that, otherwise, they will try to solve their problems without your intervention?

**Dr. Heads:** I hope that is what they are saying.

**Senator Rowe:** As I understand it, if you receive a request from VIA for information relating to both railways, you cannot act unilaterally without the risk of a challenge from one or both of the railways. Are the railways themselves free to give out any or all the information they have without reference to you?

**Dr. Heads:** To the best of my knowledge, yes.

**Mr. Thompson:** Of course, the railways are free to divulge their own financial information. In replying to VIA's letter several weeks ago, it became clear to me that VIA has, in fact, come into possession of considerable cost information by that process, both as the result of negotiating their contracts with CN and CP and also as supplementary adjuncts to those contract negotiations where railways have disclosed certain information.

Historically, the two major railways in Canada have guarded that information extremely jealously and, some people may say, excessively.

I want to make it very clear for the record that, when you begin to disclose sensitive railway information, the railways become extremely interested in what you are doing and would not hesitate, in my opinion, to take whatever recourse they could in order to stop what they do not like.

**The Chairman:** That is probably a very fair appreciation of what would happen.

As we discuss this, it strikes me that one of the difficulties in this situation is that there is no statutory provision for VIA to obtain information from anybody except as any other organization would in Canada. Would it not be possible to maintain the confidentiality that the railways require if there were a statutory provision that this information would be provided to VIA, but they would be under the same obligation as the CTC not to disclose it?

**Mr. Thompson:** Yes, I think that would be a very forward-looking step. Perhaps that could be one of the elements to be contained, at some point, in the VIA Rail Canada Act or it could be an amendment to the Railway Act.

As it stands today, in law, VIA's application for such information is the same as an application by anyone else. They must justify their requirements. They stand in no better position than any other person in this regard.

**[Traduction]**

... toute participation de la CTC au processus en cours sera la bienvenue.

Franchement, j'ai un peu de mal à comprendre cette remarque, car je ne suis pas certain d'y être invité ou non. Il faut espérer que VIA tirera les choses au clair très bientôt.

**Le sénateur Charbonneau:** Ne veulent-ils pas dire que s'il leur faut un arbitre ou s'ils ont besoin d'aide ils feront appel à vous mais que sinon, ils s'efforceront de résoudre leurs problèmes sans votre intervention?

**M. Heads:** J'espère que c'est bien ce qu'ils veulent dire.

**Le sénateur Rowe:** Si je comprends bien, si vous recevez une demande de renseignements de VIA concernant les deux compagnies de chemins de fer, vous ne pouvez agir de façon unilatérale sans courir le risque de mécontenter l'une d'entre elles. Les compagnies de chemins de fer sont-elles libres de diffuser tous les renseignements dont elles disposent, ou certains d'entre eux, sans s'adresser à vous au préalable?

**M. Heads:** Pour autant que je sache, oui.

**M. Thompson:** Bien entendu, les chemins de fer sont libres de divulguer les renseignements concernant leur propre situation financière. En réponse à la lettre de VIA d'il y a plusieurs semaines, j'ai compris sans l'ombre d'un doute que la Société avait obtenu un grand nombre de renseignements concernant les coûts grâce à ce processus, tant lors de la négociation de ses contrats avec le CN et le CP que dans le cadre de rencontres supplémentaires, au cours desquelles les chemins de fer ont divulgué certains renseignements.

Depuis toujours, les deux principales sociétés de chemin de fer canadiennes défendent jalousement ces renseignements et même, d'après certains, de façon excessive.

Je tiens à stipuler clairement, aux fins du compte rendu, que lorsqu'on commence à divulguer des renseignements délicats concernant les chemins de fer, ceux-ci s'intéressent de près à ce que l'on fait; ils n'hésiteront pas, à mon avis, à prendre tous les moyens possibles pour vous empêcher d'aller plus loin, si cela ne leur plaît pas.

**Le président:** C'est sans doute, effectivement, ce qui se passera.

Pendant que nous discutons, quelque chose me frappe: l'un des problèmes qui se posent en l'occurrence, c'est qu'aux termes de la loi, VIA Rail a les mêmes droits, et rien de plus, que n'importe quel autre organisme canadien, pour ce qui est d'obtenir des renseignements d'une source quelconque. Ne serait-il, pas possible de garder le secret auquel tiennent tant les chemins de fer en adoptant une disposition statutaire selon laquelle ces renseignements seront fournis à VIA, à condition qu'elle s'engage, à l'instar de la CTC, à ne pas les divulguer?

**M. Thompson:** Oui, cette mesure représenterait un net progrès, à mon avis. Peut-être pourrait-elle faire partie des dispositions de la nouvelle Loi sur VIA Rail Canada, ou encore des modifications la Loi sur les chemins de fer.

A l'heure actuelle, aux termes de la loi, les demandes de renseignements présentées par VIA Rail sont soumises aux mêmes règles que celles présentées par n'importe quel autre



[Text]

**Senator Langlois:** Returning to the problems pointed out by Senator Stollery, I should like to know from the witness if it would not lighten their role as mediators and speed up the solution to these operating problems if VIA and CP or VIA and CN would be encouraged to discuss these problems between themselves before making an application for mediation to the CTC. This would perhaps be a way of quickly settling these problems. As it is now, they cannot discuss their problems among themselves before going to court, and this strikes me as a wrong approach.

**M. Thompson:** Certainly, as it stands now, the commission encourages VIA and CP and VIA and CN to try to reach agreements among themselves. We would hope that they would only go to the commission in the event that these attempts failed.

With any new organization that enters a club—and this is what has happened in this case; a new railway has been created—there are some tensions, stresses, perhaps some apprehensions and jealousies among the established members of the club towards this new member.

This was a new experiment about which a great deal was unknown. At the beginning there was hard bargaining and this will continue. At the beginning VIA was at a disadvantage because it lacked the experience to negotiate fully and effectively with a seasoned enterprise such as CP. Naturally, there were some inequities in the first years. However, VIA is becoming larger, stronger and smarter, and I believe that this inequality will ultimately disappear.

I think Canadian Pacific and Canadian National may, as time goes on, surrender more information, as required, than it did at the outset. I believe that CN and CP understand rather well that, if they fail to give the information and VIA makes an application to the commission, the tendency will be to make the information public if any reasonable case can be made for its disclosure.

So, I would expect that over the next year, or couple of years, the problem which we are now discussing will, to a large extent, solve itself.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, I am sorry to see that there is no one present today from VIA Rail.

**The Chairman:** There is, and they are scheduled to appear next week.

**Senator Rowe:** I am not thinking of someone merely being present, but someone being present to act as an adversary.

Having said that, I should like to say that the raison d'être for VIA Rail, the two railways and the Canadian Transport Commission, is the public interest, the good of Canada and not necessarily the balancing of budgets. That in itself is a desir-

[Traduction]

organisme. Elle doit justifier sa demande. Elle n'a aucun avantage sur les autres à cet égard.

**Le sénateur Langlois:** Pour en revenir aux difficultés signalées par le sénateur Stollery, si l'on encourageait les sociétés VIA Rail et CP, ou encore VIA et CN, à les aplanir entre elles avant de présenter une demande de médiation à la CCT, les témoins ne sont-ils pas d'avis que leur rôle de médiateur en serait facilité et que la solution en serait plus rapidement trouvée? Ce serait peut-être là une façon de régler ces problèmes plus vite. Dans l'état actuel des choses, les sociétés ne peuvent aborder leurs problèmes entre elles et doivent absolument passer par les tribunaux, ce qui me paraît une mauvaise façon de procéder.

**M. Thompson:** Chose certaine, à l'heure actuelle, la commission incite VIA à essayer de s'entendre avec le CP et le CN respectivement. Nous espérons qu'on ne s'adressera à la Commission que seulement si ces tentatives échouent.

Tout nouvel organisme qui se joint au groupe—et ce qui s'est produit dans ce cas-ci; une nouvelle société ferroviaire a été créée—inspire crainte et jalousie aux anciens membres, ce qui donne lieu à certaines tensions et des difficultés.

Il s'agissait d'une nouvelle expérience dont on ne savait pas grand chose. Au début, les négociations étaient serrées, et il continuera d'en être ainsi. VIA était désavantagée au tout début car elle n'avait pas l'expérience nécessaire pour mener des négociations fructueuses avec une société bien établie comme le CP. Bien entendu, il y a eu certaines injustices lors des premières années. Toutefois, les activités de la société VIA prennent de l'ampleur, la société elle-même se consolide et devient plus aguerrie, et j'estime qu'elle finira par se retrouver sur le même pied d'égalité que ses concurrentes.

Avec le temps, il se peut que le Canadien Pacifique et le Canadien National soient amenés à dévoiler plus de renseignements qu'au départ, comme on le leur demande. J'estime que ces deux sociétés savent pertinemment que si elles ne divulguent pas les renseignements requis et que VIA s'adresse à la Commission, on sera porté à divulguer lesdits renseignements si l'on peut prouver de façon raisonnable qu'il y a lieu de le faire.

Ainsi, je prévois que d'ici un an ou deux, le problème qui nous occupe aujourd'hui sera dans une grande mesure résolu.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, je regrette qu'aucun des porte-parole de VIA Rail ne soit présent aujourd'hui.

**Le président:** Il y en a dans la salle, mais d'après le calendrier de nos travaux, ils comparaitront la semaine prochaine.

**Le sénateur Rowe:** Je ne parlais pas d'une simple présence, et j'aurais voulu plutôt qu'ils puissent jouer le rôle contradictoire.

Ceci dit, je rappelle que VIA Rail, les deux sociétés ferroviaires et la Commission canadienne des transports ont été créées dans l'intérêt public, pour le bien de la nation, et non pas nécessairement pour équilibrer des budgets. Ce but est

[Text]

able thing, but the justification for the existence of the four bodies, as it is for the Senate, is the welfare of the people of Canada. I detected just a little indication of, what we say where I come from, bad blood between VIA and the railways.

I hope I am wrong on that, and it may be just birth pangs or growing pains, but I think we have to be on guard against that. We cannot afford that bearing in mind all the other problems we have. We cannot have two or more public bodies behaving in an antagonistic way.

**The Chairman:** Thank you, Senator Rowe. Do you have any comment, Mr. Magee?

**Mr. Magee:** I agree with what Senator Rowe has just said. I must say, though, that when Mr. Thompson said that VIA was growing stronger and smarter, he was too modest to say that VIA has acquired two members of his legal staff. They are now members of the legal staff of VIA. I think, in fairness, that that should help.

**The Chairman:** May I return for a moment to an example given by Senator Stollery of a passenger train being sidetracked while a freight train goes by? I suppose that there are certain charges involved with sidetracking any train. I am not that involved in railroading to know what they would be, but there must be a cost. What are the costs involved in that?

**Mr. W. S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis, Canadian Transport Commission:** Mr. Chairman, most of our costs are really not time sensitive, except for such things as rolling stock, which would have a car-day cost. These are now largely the property of VIA, so VIA would bear those costs. In the annual discussion of scheduling times between VIA and the railways, they would agree to such schedules, which would involve time elements.

For example, the major component of costs, that of roadway maintenance, is not a time sensitive thing. It is simply charged by the weight of trains and the passenger cars moving over it, along with any yard or train-switching requirements. Sitting on a siding would not likely involve any additional switching charge.

**The Chairman:** You mentioned switching, so I suppose switching would be the means by which you would get the passenger train off the main line and on to the side track?

**Mr. Nasi:** I think that is largely done by the train simply diverting to a siding and coming out the other end.

**The Chairman:** Who does the diverting?

[Traduction]

souhaitable en soi, mais ce qui justifie l'existence des quatre organismes, tout comme celle du Sénat, c'est le bien-être de la nation. J'ai cru déceler une certaine mésentente entre VIA et les sociétés ferroviaires.

J'espère me tromper là-dessus, et ce sont peut-être des difficultés d'adaptation ou de rodage, mais il y a lieu de rester sur nos gardes. Nous ne pouvons tolérer pareille situation compte tenu de toutes les difficultés que nous avons sur les bras. Nous ne saurions tolérer que des organismes publics se querellent entre eux.

**Le président:** Je vous remercie, sénateur Rowe. Auriez-vous des observations à faire, M. Magee?

**M. Magee:** Je suis d'accord avec ce que le sénateur Rowe vient de dire. Je dois ajouter cependant que lorsque M. Thompson a déclaré que la société VIA se consolidait et qu'elle devenait plus aguerrie, il a négligé, par modestie, de nous dire que la société avait embauché deux membres de son personnel juridique. Ces deux personnes font désormais partie du service juridique de VIA. Ce qui, en toute justice, devrait faire progresser les choses.

**Le président:** Qu'on me permette de revenir rapidement à l'exemple cité par le sénateur Stollery du train pour voyageurs qu'on aiguille sur une voie secondaire pour laisser le passage libre à un train de marchandises. Je suppose que cette opération entraîne certains frais. Je ne m'intéresse pas d'assez près aux questions ferroviaires pour savoir à combien s'établissent ces frais, mais ils existent certainement. Ainsi, combien cette opération coûte-t-elle?

**M. W. S. Nasi, directeur adjoint, analyse des services ferroviaires, Commission canadienne des transports:** Monsieur le président, la plupart de nos frais ne sont pas vraiment fonction du temps que dure l'opération, sauf dans le cas du matériel roulant pour lequel les frais sont calculés par wagon-jour. Étant donné que ce matériel est en bonne partie la propriété de VIA, la société devrait donc assumer ces frais. Lors des pourparlers annuels au cours desquels sont établis les horaires de VIA et des sociétés ferroviaires, ces questions sont abordées et réglées par la même occasion.

Par exemple, la majorité des frais sont absorbés par l'entretien des voies ferrées, facteur pour lequel il n'est pas nécessaire de calculer le temps requis pour l'opération. Les frais sont simplement déterminés d'après le poids des trains de voyageurs qui empruntent les voies en question, et viennent s'ajouter aux frais des opérations effectuées dans les gares de triage ou encore aux frais d'aiguillage des trains. On n'exige pas de frais supplémentaires pour un train qu'on déplace sur une voie secondaire.

**Le président:** Vous avez parlé d'aiguillage et je suppose donc qu'il s'agit de l'opération par laquelle on fait passer un train de voyageurs d'une voie principale à une voie secondaire, n'est-ce pas?

**M. Nasi:** Je pense que, dans la plupart des cas, le train va simplement sur une voie de garage et en ressort de l'autre côté.

**Le président:** Qui effectue l'opération?



[Text]

**Mr. Nasi:** It is my understanding that it would be done by VIA's diesel equipment.

**The Chairman:** Is this an element of the charge made for switching by the railways to VIA?

**Mr. Nasi:** No. The switching charges have been examined by the CTC staff in the past by making on-site investigations and by actually, in some applications, using a stopwatch to gauge the relevant times that the railways were charging, in this case the CTC in its prior years, for switching at these various locations, these locations being where trains would be assembled, such as the point in Sudbury where they would amalgamate a couple of trains.

All of these sites were investigated by CTC staff to gauge the relevant and reasonableness of the switching charges.

**The Chairman:** I am still not sure—although that is perhaps my fault and not yours—whether you are saying that there is no element of the general switching charge made to VIA for this kind of sidetracking that Senator Stollery mentioned?

**Mr. Nasi:** I am not aware of any charges.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, this point was probably covered before, but I should like to know whether these rental agreements between VIA and the railways companies have a provision in them to the effect that passenger service should be given priority over freight service?

**The Chairman:** Could someone answer that?

**Mr. Nasi:** I do not believe there is. Prior to the CTC Costing Inquiry, in which the reasons for Costing Order R-6313 were enacted, passenger traffic was charged at twice the gross ton mile equivalents because of its higher speed. As a result of the 1969 inquiry, the Canadian Transport Commission threw out this notion and reduced the gross ton miles on the passenger equipment to simply "no added factor." So there had been the notion that some priority be given to passenger service because of its speed, but that was thrown out back in 1969.

In the case of passenger cars being diverted to a siding, there would obviously be some additional costs borne by VIA in the area of fuel, and if such sidings rendered additional time to the schedule, there might be additional crew wage costs, since they operate on the minimum time and/or miles. So, there could perhaps be additional charges in putting passenger trains onto sidings.

**The Chairman:** I recall that one of the questions raised at a previous meeting of this committee—and I think you were here at the time—was whether your audit actually examined the billings to determine whether there was good value given for the charges actually made for the various items charged to VIA by the railways. Do you have any comment on that?

**Dr. Heads:** Yes, Mr. Chairman, this question was indeed raised earlier. The audit essentially is a fiduciary type of audit ensuring that what the railways were charging VIA are costs that have been actually incurred. It is not a management-type audit, a comprehensive-type audit to try to determine the efficiency and effectiveness of VIA's operations.

[Traduction]

**M. Nasi:** Je crois qu'on utilise des locomotives diesels de VIA Rail.

**Le président:** Cela entre-t-il dans les frais d'aiguillage que les chemins de fer facturent à VIA?

**M. Nasi:** Non. Les membres de la CCT ont déjà examiné les frais d'aiguillage en enquêtant sur place et, dans certains cas, en vérifiant au moyen d'un chronomètre le temps que les chemins de fer faisaient alors payer à la CCT à l'endroit où les trains étaient assemblés, par exemple, à Sudbury où l'on combinait des trains.

Le personnel de la CCT a mené enquête à tous ces endroits pour vérifier si les frais d'aiguillage étaient justes et raisonnables.

**Le président:** Je ne sais toujours pas—et c'est peut-être de ma faute et non pas de la vôtre—si on fait payer VIA pour garer les trains sur les voies d'évitement comme l'a mentionné le sénateur Stollery?

**M. Nasi:** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, on en a sans doute déjà parlé, mais je voudrais savoir s'il est mentionné dans les contrats de location entre VIA et les compagnies ferroviaires que le service voyageurs doit avoir la priorité sur le service marchandises?

**Le président:** Quelqu'un peut-il répondre à cette question?

**M. Nasi:** Non, je ne crois pas. Avant l'enquête de la CCT qui explique la raison d'être de l'ordonnance sur les frais n° R-6313, le tarif à la tonne-mille brute était deux fois plus élevé pour le trafic voyageurs en raison de sa plus grande vitesse. À la suite de son enquête de 1969, la Commission canadienne des transports a rejeté ce principe, supprimant la majoration de tarif pour le service voyageurs. Par conséquent, on estimait devoir accorder la priorité au service voyageurs en raison de sa rapidité, mais ce principe a été rejeté en 1969.

Lorsqu'on dirige des wagons de voyageurs sur des voies de garage, cela représente évidemment des frais de carburant supplémentaires pour VIA et si cela prolonge l'horaire, il doit également y avoir des frais salariaux supplémentaires vu qu'on tient compte normalement de l'horaire ou du millage minimum. Par conséquent, il y a peut-être des frais supplémentaires lorsqu'on place des trains de voyageurs sur des voies de garage.

**Le président:** Si je me souviens bien, à une autre réunion du comité—à laquelle vous participiez, je pense—on a demandé si, au cours de votre vérification, vous examiniez les factures pour établir si les frais que les chemins de fer avaient facturés à VIA pour diverses choses étaient vraiment légitimes. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

**M. Heads:** Oui, monsieur le président, cette question a, effectivement, été déjà posée. Il s'agit d'une vérification purement comptable pour s'assurer que les dépenses que les chemins de fer facturaient à VIA avaient bien été faites. Il ne s'agit pas d'un contrôle de la gestion, d'une vérification vraiment approfondie permettant d'établir l'efficacité de VIA.

[Text]

In other words, as we go into the question of examining charges made for back-shopping and general equipment repairs, we will certify that the charges were made, that the work was carried out, and we check time sheets and so forth to make sure of that. We are not, however, certifying that the work was necessary for the effective operation of VIA, which I think is essentially the concept that you are advancing.

If we were to do that, we would effectively be doing a management audit of VIA itself, and we do not appear to have any mandate to do that.

**The Chairman:** Do you know whether anybody is actually doing that?

**Dr. Heads:** I am not aware of that. In the course of our investigations in the United States, we visited the U.S. General Office of Accounting, and they do in fact comprehensive audits of Amtrak, examining the efficiency and effectiveness of management. I am not aware that this has been done in respect of VIA as yet, but I could be incorrect in that statement.

**The Chairman:** Under the law as it now stands, are you saying that no one is empowered or has the authority to do that, except, of course, VIA itself?

**Dr. Heads:** I am not absolutely sure on that, but, if we were to do that, we would need, presumably, a direction from the Minister of Transport to do that type of audit, and this is not the direction we have at the moment. In addition, we have never done that type of audit. That does not mean that we would not necessarily have the ability to be able to undertake that. I am not sure that we have the resources, but I believe we would probably have the competence.

**The Chairman:** Would determination of the costs incurred by VIA, to the extent that subsidies have to be paid by the taxpayer, be affected either adversely or favourably by whether the cost did or did not contribute to the effective operation of VIA or was or was not required?

**Dr. Heads:** If I have understood the question correctly, Mr. Chairman—

**The Chairman:** It was rather lengthy.

**Dr. Heads:** Mr. Chairman, if you are asking whether I think a comprehensive audit of the management type of that nature is necessary, I believe yes, that it is necessary in every type of organization. We in the Canadian Transport Commission have been subjected to this type of audit by the Auditor General, and while we may not have liked it, and we may have disagreed with some of his findings, I believe that, in principle, comprehensive audits are necessary, yes.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, may I add that I believe that the Government of Canada can pass regulations with respect to VIA that could include a power to conduct such a management audit of VIA by the Government of Canada or an agent acting on its behalf, since VIA is essentially dependent upon the public treasury for any shortfall. I do not know of any such regulations that have been passed, but I certainly would agree that I do not think that at the moment the

[Traduction]

Autrement dit, en examinant les montants facturés pour les réparations générales de matériel, nous pouvons certifier que les dépenses ont bien été faites, que le travail a été effectué et nous vérifions les décomptes de temps et tout le reste pour nous en assurer. Néanmoins, nous ne pouvons pas certifier que le travail est indispensable au bon fonctionnement de VIA et je pense que c'est ce qui vous intéresse.

Si nous le faisons, cela reviendrait à contrôler la gestion de VIA, mais, apparemment, nous ne sommes pas mandatés pour le faire.

**Le président:** Savez-vous si quelqu'un s'en charge?

**M. Heads:** Je l'ignore. Au cours de l'enquête que nous avons menée aux États-Unis, nous sommes allés au General Office of Accounting des États-Unis où l'on soumet Amtrak à une vérification détaillée en examinant l'efficacité de sa gestion. Je ne pense pas qu'on l'ait déjà fait en ce qui a trait à VIA, mais je peux me tromper.

**Le président:** Voulez-vous dire que, dans l'état actuel de la loi, personne n'a le pouvoir, l'autorité de le faire, à l'exception de VIA, bien entendu?

**M. Heads:** Je n'en suis pas absolument certain, mais il me semble que pour ce genre de vérification comptable, il nous faudrait une directive particulière du ministre des Transports; pour l'instant, la directive ne va pas dans ce sens. Nous n'avons jamais fait, non plus, ce genre de vérification, ce qui ne veut pas dire, nécessairement, que nous ne serions pas en mesure de l'effectuer. Je doute que nous disposions des ressources, mais je pense que nous en avons les compétences voulues.

**Le président:** Le calcul des frais que VIA doit subir, étant donné que des subventions sont accordées à même les deniers publics, se trouverait-il modifié de façon à contribuer, ou non, au bon fonctionnement de VIA ou selon qu'il est ou n'est pas nécessaire?

**M. Heads:** Si j'ai bien compris votre question, monsieur le président...

**Le président:** Elle était plutôt longue.

**M. Heads:** Si vous me demandez mon avis, monsieur le président, au sujet de la nécessité d'une vérification intégrée, je dirai que en effet, celle-ci s'impose, quel que soit l'organisme. À la Commission canadienne des transports, le Vérificateur général nous a soumis à une vérification de cette nature. Nous n'y avons pas nécessairement pris plaisir et nous avons peut-être trouvé à redire à certaines conclusions, mais je pense qu'en principe, la vérification intégrée s'impose.

**M. Thompson:** Monsieur le président, je tiens à ajouter que le gouvernement canadien pourrait, à mon avis, adopter des règlements à l'égard de VIA qui accorderaient au gouvernement ou à son mandataire le pouvoir d'effectuer une vérification de gestion de l'entreprise, puisque tout déficit sera à la charge du trésor public. Je ne sais si de tels règlements ont déjà été adoptés, mais il est bien évident que, à l'heure actuelle, la Commission canadienne des transports ne possède pas le pouvoir de mener une vérification semblable.



[Text]

Canadian Transport Commission enjoys any power to conduct such an audit.

**The Chairman:** Thank you. Are there any further questions?

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, did I understand from Mr. Magee that he took over his present position only a day or two ago?

**Mr. Magee:** Last week, senator.

**Senator Rowe:** In that case, Mr. Chairman, I should like to express the appreciation of the committee that Mr. Magee was so willing to come here at short notice—it must have been extremely short notice for him—and I also congratulate him on his display of courage in answering questions after only two days on the job. However, we expect that from anyone with his name.

**Mr. Magee:** Thank you, senator.

**The Chairman:** We thank you, gentlemen, for coming here and providing us with the information. As you are probably aware, representatives of VIA Rail will appear before the committee next week. I should say to the committee that the meeting next week has been rescheduled and we shall now meet at 11.15 a.m. in this room. A change of scheduling of committee meetings is taking place and I expect that the time of our meeting will be shifted to 11.15 a.m. We hope to complete that meeting within two hours.

I would say to Mr. Magee and Dr. Heads that we may have to call upon them again. This seems to us to be an extremely sensitive area and one which certainly needs to be examined carefully—and with your help, gentlemen, it will be done very carefully.

**Mr. Magee:** If you wish us to come again, Mr. Chairman, we shall be here.

**The Chairman:** That concludes today's hearing.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président:** Merci. Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, M. Magee a bien dit, n'est-ce pas, qu'il n'occupe son poste actuel que depuis un jour ou deux?

**M. Magee:** Depuis une semaine, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Rowe:** Dans ce cas, monsieur le président, au nom du comité, je remercie M. Magee d'être venu si promptement témoigner devant nous—le délai, en effet, a dû lui paraître extrêmement court—et je le félicite également d'avoir eu le courage de répondre à nos questions, deux jours seulement après son entrée en fonction. Il fallait cependant s'y attendre, avec un nom pareil.

**M. Magee:** Merci, monsieur le sénateur.

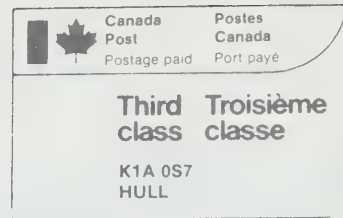
**Le président:** Nous vous remercions, messieurs, d'être venus nous renseigner. Vous n'ignorez sans doute pas que les représentants de VIA Rail viendront témoigner la semaine prochaine. Je vous signale que notre séance de la semaine prochaine aura lieu à 11 h 15 dans cette même salle. L'horaire des séances est en voie de remaniement, et j'espère qu'on pourra fixer à 11 h 15 le début de la séance de notre comité, séance qui, espérons-nous, ne devrait pas durer plus de deux heures.

Nous aurons peut-être de nouveau besoin des services de MM. Magee et Heads. La question, qui nous semble fort délicate, nécessite un examen très attentif; grâce à votre aide, messieurs, nous saurons nous acquitter de ce travail.

**M. Magee:** Monsieur le président, si vous avez besoin de nous, nous reviendrons.

**Le président:** Voilà qui met fin à nos délibérations pour aujourd'hui.

(La séance est levée.)



*If undelivered, return COVER ONLY to*  
Canadian Government Printing Office  
Supply and Services Canada,  
45 Sacre-Coeur Boulevard  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada  
45, boulevard Sacre-Coeur  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Railway Transport Committee of the Canadian  
Transport Commission:*

Mr. John Magee, Chairman;  
Mr. J. Heads, Executive Director;  
Mr. K. W. Thompson, Senior Legal Advisor.

*Du Comité des transports par chemin de fer de la Commission  
canadienne des transports:*

M. John Magee, président;  
M. J. Heads, directeur exécutif;  
M. K. W. Thompson, avocat principal.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 11, 1982

Le jeudi 11 mars 1982

Issue No. 24

Fascicule n° 24

**Tenth Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

**Dixième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Smith
Leblanc	Stollery
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Smith
Leblanc	Stollery
Lucier	Wood—20

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 11, 1982  
(42)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:18 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bell, Bonnell, Côtteau, Langlois, Leblanc, Marshall, Riley, Rowe and Smith (9)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament and *From VIA Rail Canada Inc.:* Mr. J. A. Hanna, Vice-president, Finance and Administration, Mr. G. C. Campbell, Vice-president, Marketing and Mr. Jean P. Branchaud, Director, Government relations.

*Witnesses:*

*From VIA Rail Canada Inc.*

Mr. J. F. Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer;

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-president, Law and Secretary of the Company;

Mr. B. E. Horsman, Vice-president, Operations.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, continued with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced Mr. Roberts, who in turn introduced his colleagues from VIA Rail Canada Inc.

Mr. Roberts made a brief statement explaining why he was not able at this time to provide all the information requested by the Committee in recent correspondence. He then turned to the difficulty encountered by VIA in providing copies of certain documents that had been requested by the Committee.

The Honourable Senator Bell moved that:

Whereas on October 28, 1981 the Senate of Canada instructed the Standing Senate Committee on Transport and Communications to inquire into and report upon the National Rail Passenger Service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.;

And whereas pursuant to Rule 71 of the Rules of the Senate of Canada the said Committee is authorized to send for persons, papers and records, whenever required;

And whereas the papers and records hereinafter mentioned are now required;

Be it therefore resolved that this Committee do send for all papers and records in the possession or control of VIA Rail Canada Inc. in any way relating to or concerning major agreements between VIA Rail Canada Inc., Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited, relating to the transfer of Rail Passenger Services to VIA Rail Canada Inc. and to the provision of operating services, for the confidential information of the members of the Standing Senate Committee on Transport and Communica-

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 MARS 1982  
(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 18, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bell, Bonnell, Côtteau, Langlois, Leblanc, Marshall, Riley, Rowe et Smith. (9)

*Aussi présents:* M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement, et de *VIA Rail Canada Inc.:* M. J. A. Hanna, vice-président aux finances et à l'administration, M. G. C. Campbell, vice-président du marketing et M. Jean-P. Branchaud, directeur des relations avec le gouvernement.

*Témoins:*

*De VIA Rail Canada Inc.*

M. J. F. Roberts, président du Conseil, président-directeur général;

M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général;

M. B. E. Horsman, vice-président, Exploitation.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente M. Roberts, qui, à son tour, présente ses collègues de VIA Rail Canada Inc.

M. Roberts fait une brève déclaration expliquant pourquoi il lui est impossible de fournir à l'heure actuelle toute l'information que le Comité lui a demandée récemment par la correspondance. Il mentionne ensuite les difficultés rencontrées par VIA pour fournir des exemplaires de certains documents demandés par le Comité.

L'honorable sénateur Bell propose que:

Attendu que le 28 octobre 1981 le Sénat du Canada a chargé le Comité sénatorial permanent des transports et des communications de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.;

et attendu que conformément à la règle 71 du Règlement du Sénat du Canada ledit comité est autorisé à faire quérir, au besoin, des personnes, documents et dossiers;

et attendu que les documents et dossiers ci-dessous énumérés sont maintenant demandés;

il a été décidé que ce Comité fasse quérir tous les documents et dossiers contrôlés par VIA Rail Canada Inc. ou en sa possession se rapportant de quelque façon que ce soit à tout accord important entre VIA Rail Canada Inc., la société des Chemins de fer nationaux, du Canada et le Canadien Pacifique Limitée, concernant le transfert des services de voyageurs par chemin de fer à VIA Rail Canada Inc. et la fourniture de services d'exploitation, pour l'information confidentielle des membres du Comité sénatorial permanent du



tions in the course of their inquiry into the National Rail Passenger Service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; such documents shall relate to that period since the inception of VIA Rail Canada Inc. up to and including the date hereof.

The said motion was read to the Committee by the Chairman.

Discussion followed.

The Chairman put the question and the motion was adopted on division as follows:—

Yeas 7

Nays 1

The Chairman then signed the Order for the production of the documents.

At 12:00 noon, Hon. Senator Smith handed the Order to Mr. Fortin, Q.C., Counsel of VIA Rail Canada Inc., who in turn deposited the documents with the Clerk of the Committee.

Those documents contained in three (3) binders were identified as Exhibits numbers 42 (a), (b) and (c).

The Committee then turned to the further questioning of the Officials of VIA Rail Canada Inc. respecting a variety of matters.

At 1:18 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

transport et des communications dans le cours de leur enquête portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.; ces documents doivent se rapporter à la période du début de VIA Rail Canada Inc. jusqu'à et comprenant la date de la présente.

Le président donne lecture au Comité de ladite motion.

Le débat s'engage.

Le président met la motion aux voix et elle est adoptée à la majorité de la façon suivante:

Pour 7

Contre 1

Le président signe alors l'ordre pour la production des documents.

À midi, l'honorable sénateur Smith remet l'ordre à M. Fortin, c.r., avocat-conseil de VIA Rail Canada Inc. qui, à son tour, remet les documents au greffier du Comité.

Ces documents dans trois classeurs sont identifiés par les numéros suivants: 42 a), b) et c).

Le Comité poursuit ensuite l'interrogation des hauts fonctionnaires de Via Rail Canada Inc. concernant diverses questions.

À 13 h 18, le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 11, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee, we have with us this morning Mr. Frank Roberts who, as you know, is head of VIA Rail. He is accompanied by some colleagues from VIA Rail, and I would be glad now if Mr. Roberts would introduce them. Then I will call upon him to make an opening statement.

**Mr. J. F. Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.:** Thank you very much, Mr. Chairman. I have with me today Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-president, Law, and General Counsel and Secretary of VIA, who is sitting on my right. Behind him is Mr. B. E. Horsman, Vice-president, Operations; Mr. J. A. Hanna, Vice-president, Finance and Administration; Mr. G. C. Campbell, Vice-president, Marketing; and Mr. Jean Branchaud, Director, Government Relations.

**The Chairman:** Thank you. Would you now care to make your opening statement?

**M. Roberts:** Monsieur le président, d'emblée, permettez-moi de vous dire que VIA est heureuse de comparaître à la demande du comité, à qui nous avons l'intention de procurer tous les renseignements qu'il nous sera possible de fournir à ce jour.

Plus précisément, le comité a demandé que nous répondions aux quatre questions suivantes: Premièrement, pouvons-nous lui confirmer que les économies anticipées à la suite des récentes réductions de service seront réservées à du nouveau matériel et à des améliorations aux services que nous avons conservés?

Deuxièmement, pouvons-nous lui assurer que les services LRC seront étendus et dans quels territoires?

Troisièmement, on nous a demandé d'être plus précis en ce qui a trait à la livraison du matériel LRC et sa répartition.

Enfin, le comité a demandé qu'on lui fournisse des copies des ententes et contrats conclus entre VIA, CN et CP Rail à ce jour.

Je viens de dire que nous avons l'intention de fournir le plus de renseignements possibles au comité.

Hélas, aujourd'hui, nous ne sommes en mesure de répondre qu'à la quatrième question: celle des contrats.

Je m'explique: Les trois premières questions dépendent de l'approbation du budget d'investissement de VIA par le Conseil du Trésor.

L'achat de nouveaux matériels, la construction d'installations d'entretien et l'amélioration de systèmes et d'installations requièrent généralement l'approbation du budget d'investissement de VIA.

En d'autres termes, nous ne pouvons répondre à aucune des trois premières questions du comité, parce que des éléments

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 11 mars 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 de l'avant-midi pour étudier le service ferroviaire du transport de voyageurs assuré par VIA Rail Inc.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Membres du comité, nous avons avec nous ce matin M. Frank Roberts qui, comme vous le savez, dirige VIA Rail. Il est accompagné de certains de ses collègues de VIA Rail et je saurais gré à M. Roberts de nous les présenter, après quoi je lui demanderai de faire ses remarques préliminaires.

**M. J. F. Roberts, président du Conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis accompagné ce matin de M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général de VIA, assis à ma droite. Derrière lui, M. B. E. Horsman, vice-président de l'exploitation, M. J. A. Hanna, vice-président des finances et de l'administration, et M. Jean Branchaud, directeur des relations avec le gouvernement.

**Le président:** Merci. Si vous voulez bien faire vos remarques préliminaires.

**Mr. Roberts:** First of all, Mr. Chairman, allow me to say to the committee that VIA is pleased to appear at the request of the committee and it is our intention to provide you with all the up-to-date information we can possibly give you.

More specifically, the committee has asked us to answer the four following questions: First, can we confirm to the committee that the projected savings resulting from recent service cut-backs will be set aside to buy new equipment and improve the remaining services?

Second, can we assure the committee that LRC services will be expanded and in what territories?

Third, we have been asked to be more specific about LRC equipment deliveries and how it will be distributed.

Finally, the committee has asked for copies of agreements and contracts so far concluded between VIA, CN and CP Rail.

I have just said that it is our intention to provide the committee with as much information as possible.

Unfortunately we are in a position to answer only the fourth question today, the one about contracts.

The reason is that the first three questions depend on the approval of VIA's investment budget by the Treasury Board.

Generally speaking, the purchase of new equipment, the construction of maintenance facilities and the improvement of systems and facilities require the approval of VIA's investment budget.

In other words, we are unable to answer any of the first three questions of the committee because some essential ele-



*[Text]*

essentiels aux réponses dépendent de l'obtention de fonds de la part du Conseil du Trésor.

Si vous voulez poser ces trois questions à une date ultérieure, soit après que nous aurons reçu les approbations nécessaires quant à notre budget d'investissement, nous serons à votre disposition pour y répondre.

With respect to question number four—the request for copies of agreements and contracts entered into by VIA, CN and CP Rail—I must indicate that the Operating Agreement is governed by a confidentiality clause preventing its release to any other party unless by mutual consent or by order from a competent authority. While the latter information was requested by official correspondence, we regret that we are unable to comply, a request being inadequate grounds for confidential disclosure.

We recognize that you will no doubt wish to question us on the Operating Agreement as this meeting progresses. Before making ourselves available for questions, may I make a brief statement on issues which have arisen since our last appearance before the committee, especially evidence presented to you by representatives of the CTC?

VIA's position on the disclosure of information by the CTC has already been explained in detail in an exchange of correspondence with your chairman. More information will be made available to honourable senators during the hearing.

A major cost information study was commissioned by VIA, as a result of which cost information requests will be made to the CTC as required in the future. VIA will then be in a position to specify its data needs in a general manner until which time we shall continue to file specific requests to meet our requirements in support of the decision-making process.

However, while we recognize the shortcomings of the past, we are also looking to the future and, in addition to data obtained by the CTC in the course of its investigations, we feel a need for a more detailed breakdown of charges from CN and CP incurred under the operating contracts.

Progress is being made. Since our last appearance before you on December 3, 1981, as a condition of the continuance of the Operating Agreement to December 31, 1982, CN and CP have accepted a commitment to work towards the development of more detailed information supporting charges to VIA.

While it appears that CP is still discussing the level of information that should be provided to VIA and how it should best be made available, there has been a significant improvement in the atmosphere of co-operation between VIA and the operating railways on the question of information disclosure. However, until we are in possession of the specific information we require for the efficient management of our business, VIA will continue to consider the question of disclosure unresolved.

Further to Dr. Heads' testimony last Thursday before this committee, where he stated:

“Nevertheless, the bulk of this thirteenth bill is attributable to the fact that CP Rail provided more work for VIA

*[Traduction]*

ments of the answers depend on the availability of funds from the Treasury Board.

If you were to put those three questions at a later date, that is after we have secured the required approval with respect to our investment budget, we will be at your disposal to answer them.

Au sujet de la quatrième question—concernant la production de copies des accords et contrats passés par Via Rail, le CN et le CP—je dois signaler que l'accord d'exploitation est assujéti à une disposition interdisant de le divulguer à un tiers, sauf de gré à gré ou par voie d'un décret pris par une autorité compétente. Bien que ces derniers renseignements aient été réclamés par lettre officielle, nous regrettons de ne pouvoir les fournir, une telle demande ne pouvant en soi justifier la divulgation de renseignements de caractère confidentiel.

Nous nous rendons compte que vous voudrez sans doute nous interroger au sujet de l'accord d'exploitation au cours de la séance. Avant de répondre aux questions, puis-je expliquer brièvement les points qui ont surgi depuis notre dernière comparution devant le comité, notamment les témoignages des représentants de la CCT?

La position de VIA au sujet de la divulgation de renseignements par la CCT a déjà été exposée de façon détaillée dans des lettres adressées à votre président. D'autres renseignements deviendront accessibles aux honorables sénateurs au cours de la présente séance.

Une étude importante sur les coûts a été demandée par VIA et, plus tard, des renseignements au sujet des coûts seront fournis au besoin à la CCT. VIA sera alors en mesure de préciser de façon générale les données dont elle a besoin mais, dans l'intervalle, nous continuerons à présenter des demandes précises pour répondre à nos besoins à l'appui de nos prises de décisions.

Toutefois, bien que nous reconnaissons nos lacunes passées, nous envisageons aussi l'avenir et en plus des données obtenues par la CCT durant ses enquêtes, nous estimons avoir besoin d'un état plus détaillé des frais réclamés par le CN et le CP aux termes des contrats d'exploitation.

Des progrès ont été réalisés. Depuis notre dernière comparution, le 3 décembre 1981, comme condition de la reconduction de l'accord d'exploitation jusqu'au 31 décembre 1982, le CN et le CP se sont engagés à tenter de fournir des renseignements plus détaillés au sujet des frais réclamés à VIA.

Bien que le CP, semble-t-il, se demande encore quelle est la nature des renseignements qui devraient être fournis à VIA et quelle serait la meilleure façon de les mettre à sa disposition, le climat de collaboration entre VIA et les chemins de fer existants s'est sensiblement amélioré en ce qui a trait à la divulgation des renseignements. Toutefois, tant que nous n'aurons pas obtenu les renseignements précis dont nous avons besoin pour gérer efficacement notre entreprise, VIA continuera à croire que le problème que suscite la divulgation n'a pas encore été résolu.

A la suite du témoignage de M. Head devant le comité jeudi dernier, alors qu'il a déclaré:

Néanmoins, cette treizième note est en grande majorité attribuable au fait que le CP a fourni à VIA plus de

**[Text]**

than had originally been anticipated by VIA. It is a forecasting error by VIA . . .”

It should be underlined that, in 1980, VIA workloads, as measured by train- and car-miles, were slightly less than VIA's forecast. VIA did lease more motive power from CP than anticipated due to higher than planned failure rates. It should be recognized that the motive power was inherited from Canadian Pacific, and Canadian Pacific was responsible for the maintenance of this equipment.

The additional charges for lease of motive power should have been shown in monthly invoices and not in the thirteenth bill. Due to the lack of details in the monthly invoices, VIA was unable to determine if the additional charges for the rental of motive power had been included.

Mr. Chairman, I have explained why VIA cannot at this time reply to the committee's first three requests. We are now at your disposal to answer any other questions you might have. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts.

I should perhaps say at this time that a meeting of the chairmen of Senate committees and the Clerk of the Senate was held Thursday last. At that meeting there were various senior officials, including those responsible for supplying interpretation, space, printing, and so forth.

A full discussion took place as to the problems regarding space, timing of committees, staff, and so forth. The co-ordinator of committee meetings, Senator Lafond, worked out a method of trying to accommodate all committees as conveniently as possible as a result of that meeting. He has, however, had to impose some restrictions as to timing, which conditions I argued about somewhat, but was convinced in the final analysis that he had no real alternative.

The condition I wish to bring to your attention this morning is that our committees are asked to limit their meetings to a duration of two hours, unless previous arrangements have been made through by the co-ordinator's office, which would not likely happen frequently. The reason for this is the limited availability of staff as well as space.

So, perhaps honourable senators would keep in mind our time restriction.

There are certain papers we have asked to be disclosed to us which Mr. Roberts has been advised require the order of a competent authority to authorize him to do so so that he would not be in breach of his duties. This was communicated to us some days ago, and I received some advice on this. I am advised that Mr. Roberts' contention is correct, but this committee is a competent authority to order the production of the papers that we want. The *Rules of the Senate* authorize the committee, as they do other committees, "to send for persons, papers and records, whenever required."

In order to facilitate matters, I have caused to be drafted a resolution which I am advised will meet the requirements of Mr. Roberts and of VIA Rail, and I took the liberty of asking

**[Traduction]**

travail que VIA ne l'avait escompté. C'est une erreur de prévision de la part de VIA . . .

Il convient de souligner qu'en 1982 les charges de travail de VIA évaluées en milles-trains et en milles-wagons étaient légèrement inférieures aux prévisions de VIA. VIA a loué du CP plus de locomotives qu'elle n'avait escompté à cause du taux de pannes plus élevé que prévu. Il ne faut pas oublier que VIA a hérité de ces locomotives du CP et que celui-ci devait assurer l'entretien de ce matériel.

Les frais supplémentaires de location de locomotives auraient dû figurer dans les factures mensuelles et non dans la treizième note. En raison de l'absence de détails dans les factures mensuelles, VIA n'a pu voir si des frais supplémentaires avaient été réclamés pour la location de locomotives.

Monsieur le président, j'ai expliqué pourquoi VIA ne peut en ce moment accéder aux trois premières requêtes du comité. Nous sommes maintenant disposés à répondre à toutes les autres questions que vous voudrez poser.

**Le président:** Merci, monsieur Roberts.

Peut-être devrais-je signaler qu'une réunion des présidents des comités du Sénat et du greffier du Sénat a eu lieu jeudi dernier. De nombreux hauts fonctionnaires étaient présents, y compris ceux qui sont chargés des services d'interprétation, des locaux, de l'imprimerie et ainsi de suite.

A cette occasion, on a étudié toutes les questions se rapportant aux locaux, à l'horaire des comités, au personnel et le reste. A l'issue de cette rencontre, le coordonnateur des réunions des comités, le sénateur Lafond a établi un calendrier aussi satisfaisant que possible pour toutes les séances des comités. Toutefois, il a dû imposer certaines contraintes d'ordre temporel, contraintes qu'au départ je n'approuvais pas vraiment, mais dont j'ai dû reconnaître qu'elles étaient pratiquement inévitables.

Je voudrais attirer votre attention ce matin sur le fait que nos comités sont tenus de ne pas siéger plus de deux heures d'affilée, sauf entente préalable avec le bureau du coordonnateur, chose qui devrait être assez rare. Cette décision a été adoptée parce que le personnel et les locaux dont nous disposons sont limités.

Je dis cela pour que les sénateurs n'oublient pas que le temps qui nous est imparti est limité.

Il y a un certain nombre de documents dont nous avons demandé à prendre connaissance et que M. Roberts n'est pas habilité à divulguer sans l'autorisation d'une instance compétente, s'il ne veut pas outrepasser ses pouvoirs. Cette information nous a été communiquée il y a quelques jours et on m'a conseillé à ce sujet. Effectivement, cette déclaration de M. Roberts était exacte mais on a ajouté que le comité était une autorité compétente et pouvait ordonner la production des documents qu'il souhaitait étudier. Le Règlement du Sénat autorise ce comité ainsi que d'autres comités «à faire quérir, au besoin, des personnes, documents et dossiers».

Pour faciliter les choses, j'ai pris des mesures pour qu'on rédige une résolution qui, je crois savoir, répondra aux besoins de M. Roberts et de VIA Rail et j'ai pris la liberté de



[Text]

Senator Bell if she would be prepared to put the motion before we start questioning the witnesses.

I believe Senator Bell is prepared to do that now.

**Senator Bell:** Yes, Mr. Chairman. I have read the motion. I move that we send for the papers and records we need in connection with VIA Rail.

**The Chairman:** I have copies of the resolution to distribute, and I shall read it, since that would be the quickest way of making everybody familiar with it.

It is moved by Senator Bell that:

Whereas on October 28, 1981 the Senate of Canada instructed the Standing Senate Committee on Transport and Communications to inquire into and report upon the National Rail Passenger Service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.;

And whereas pursuant to Rule 71 of the Rules of the Senate of Canada the said Committee is authorized to send for persons, papers and records, whenever required;

And whereas the papers and records hereinafter mentioned are now required;

Be it therefore resolved that this Committee do send for all papers and records in the possession or control of VIA Rail Canada Inc. in any way relating to or concerning major agreements between VIA Rail Canada Inc., Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited, relating to the transfer of Rail Passenger Services to VIA Rail Canada Inc. and to the provision of operating services, for the confidential information of the members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in the course of their inquiry into the National Rail Passenger Service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.; such documents shall relate to that period since the inception of VIA Rail Canada Inc. up to and including the date hereof.

That has been duly moved by Senator Bell. Since a seconder is not required for a motion in the committee, as is the case with other committees of the Senate, I now ask for a discussion on the motion, if any.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, I have a question to ask. Since the second paragraph states:

—for the confidential information of the members of the Standing Senate Committee—

Am I to understand that these documents will not form part of the record of this meeting? If they were, they would become public.

**The Chairman:** You are right, Senator Langlois.

**Senator Langlois:** Are we going to insist on that?

**The Chairman:** That is something I was going to raise after we see what the documents are. I think that that is something

[Traduction]

demander au sénateur Bell de bien vouloir proposer cette motion avant que nous commençons à interroger les témoins.

Je crois que le sénateur Bell est prête à le faire maintenant.

**Le sénateur Bell:** Oui, monsieur le Président. J'ai lu la motion et je propose qu'on fasse quérir les documents et dossiers dont nous avons besoin à propos de la société VIA Rail.

**Le président:** J'ai des photocopies de la résolution à vous remettre mais je propose de la lire, car c'est peut-être la meilleure façon de vous en informer.

Le sénateur Bell propose:

Attendu que le 28 octobre 1981 le Sénat du Canada a chargé son Comité permanent des transports et des communications à faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.;

Attendu qu'en conformité de l'article 71 du Règlement du Sénat du Canada, ledit Comité est autorisé à faire quérir, au besoin, des personnes, documents et dossiers;

Et attendu que lesdits documents et dossiers ci-après mentionnés sont désormais requis;

Qu'il soit résolu que le Comité fasse quérir tous les documents et dossiers en la possession ou sous la surveillance de VIA Rail Canada Inc. relatifs aux principales ententes conclues entre VIA Rail Canada Inc., la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la cession des services ferroviaires de transport de voyageurs à VIA Rail Canada Inc. et à la prestation des services d'exploitation, pour informer à titre confidentiel les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans le cadre de l'enquête qu'ils effectuent sur les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs assurés par VIA Rail Canada Inc.; les documents en cause porteront sur la période allant de la création de VIA Rail Canada Inc. jusqu'à la date mentionnée.

Cette motion a été dûment présentée par le sénateur Bell. Comme c'est le cas dans d'autres comités du Sénat, cette motion n'a pas besoin d'être appuyée par un comotionnaire. Je propose donc qu'on la débattenne si nécessaire.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je voudrais poser une question. Étant donné que le deuxième paragraphe indique:

que ces documents visent à approuver à titre confidentiel les membres du Comité sénatorial permanent . . . »

Doit-on comprendre que ces documents ne figureront pas au compte-rendu de la réunion? Si on devait les y faire porter, on les rendrait du même coup publics.

**Le président:** Vous avez raison, sénateur Langlois.

**Le sénateur Langlois:** Allons-nous insister pour qu'ils le soient?

**Le président:** C'est une question que je me proposais de soulever après avoir vu ces documents. Selon moi, c'est quel-



[Text]

the committee must determine after we hear what the officials from Via have to say about this. If it is all right with you, Senator Langlois, I should like to leave the answer to your question until we have heard from them.

**Senator Langlois:** If we intend to make them public, I suggest that we strike out:

—for the confidential information of the members of the Standing Senate Committee—

**The Chairman:** I agree with you, Senator Langlois.

Perhaps I should ask the officials from VIA to deal with that now. Mr. Roberts, would you or someone with you speak to the question relating to the words:

“—for the confidential information of the members of the Standing Senate Committee on Transport—”.

I should explain, and doubtless you heard Senator Langlois saying, that if the documents become part of the record of these proceedings, they become public, because the proceedings of the committee are published and are available to any member of the public who wishes to have them.

So, if you would speak to that, the committee will consider that before I put the resolution in a formal sense.

**Mr. Roberts:** Mr. Chairman, my understanding was that we would produce documents for the confidential use of the members of the committee. Perhaps Mr. Fortin has a few comments with respect to the legal position of VIA.

**Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law, and Secretary, VIA Rail Canada Inc.:** Mr. Chairman, honourable senators, VIA is a railway company operating in a business manner and in a business environment. We have competitors in the transportation field, and the contracts we are referring to, that were requested by the committee, while they are relevant for the purposes of the inquiry conducted by this committee, I do not think it would be proper or, I would suggest, even fair to VIA to have these contracts that they have negotiated, and which have to do with the basic commercial conditions we have to face in our daily operations, made public. That is not because we want to hide anything from the public. But I submit that there are some matters that are of concern to any given business which may not of necessity be proper material for public distribution. I think that that condition applies to every commercial business in this country. We are not requesting more than the same privilege that is granted to all those companies.

**The Chairman:** There are two difficulties here; one, is the actual production of the documents themselves and how they might be handled, and, secondly, undoubtedly senators will wish to ask questions arising out of the information in the documents, so that keeping the documents themselves confidential will not necessarily keep the information confidential. I find it difficult to believe that senators would be content with

[Traduction]

que chose dont devront décider les membres du Comité quand ils auront entendu ce que les représentants de VIA Rail ont à déclarer sur le sujet. Si cela vous agréé, sénateur Langlois, je propose de ne répondre à votre question qu'après les avoir entendus.

**Le sénateur Langlois:** Si, nous nous proposons de les publier, je crois que l'on devrait rayer:

... pour la stricte gouverne des membres du comité sénatorial permanent ...

**Le président:** Je suis d'accord avec vous, sénateur Langlois.

Je devrais peut-être demander aux représentants de VIA de traiter de cela maintenant. M. Roberts, voudriez-vous, vous ou quelqu'un vous accompagnant, parler du problème que posent ces mots:

«... pour la stricte gouverne des membres du comité sénatorial permanent des transports ...».

Je dois souligner, comme l'a bien dit le sénateur Langlois, que si les documents figurent au compte rendu des présentes audiences, ils deviendront publics, car les délibérations du comité sont publiées et peuvent être consultées par toute personne qui le désire.

Or, si vous exprimer votre point de vue là-dessus, le comité pourrait en tenir compte avant que je ne présente la résolution de façon officielle.

**M. Roberts:** Monsieur le Président, j'avais cru comprendre que les documents que nous déposerions seraient pour la stricte gouverne des membres du comité. M. Fortin a peut-être quelques observations à faire au sujet de la situation juridique de VIA.

**M. Gabriel Fortin, C.R., vice-président du contentieux et secrétaire de VIA Rail Canada Inc.:** Monsieur le Président, honorables sénateurs, VIA est une société ferroviaire qui fonctionne comme une entreprise privée et dans le milieu de l'entreprise privée. Nous avons des concurrents dans le domaine des transports; les contrats en question, que le comité a demandés sont sans doute utiles dans le cadre de l'enquête que mène le présent comité, mais je ne crois pas convenable, ni même juste pour la société VIA, que soient publiés ces contrats qu'elle a négociés et qui touchent les exigences commerciales même que nous devons satisfaire dans nos activités quotidiennes. Croyez bien que nous ne voulons pas cacher quoi que ce soit à la population. Mais j'estime qu'il n'est pas nécessairement souhaitable que des questions intéressant une entreprise donnée soient communiquées à la population. Je crois que cela vaut pour toute entreprise commerciale au Canada. Nous ne demandons rien de plus que de jouir du même privilège que toutes les autres entreprises.

**Le président:** Deux problèmes se posent ici: d'abord, le dépôt des documents mêmes et la façon dont ils seront utilisés et, en second lieu, le fait que les sénateurs voudront sans aucun doute poser des questions à partir de l'information contenue dans les documents, de sorte que ce n'est pas nécessairement parce que les documents seront confidentiels que l'information sera confidentielle. J'ai peine à croire que les sénateurs se

[Text]

just reading the documents or hearing them read without having and opportunity to say anything about them.

**Mr. Fortin:** May I say something on that point?

**The Chairman:** Certainly.

**Mr. Fortin:** The point I was making was about the publication of the agreements themselves. If senators wish to ask some questions about those agreements, then, on a selective basis, if we think we should claim the same privilege as we are claiming for the whole thing on that specific question, we could let honourable senators know as to whether the answers to those specific questions should go into the minutes or not for publication. I am not automatically requesting the same privilege. The fact that we are requesting that the contracts themselves not be published, does not mean that we are not prepared to answer questions about those contracts.

**The Chairman:** I should observe, without any intention to be offensive or difficult, that once the motion is carried, the claim for privilege of the documents becomes something to be decided by the committee.

**Mr. Fortin:** I agree with that, but what I am saying is that while the committee makes the decision we are requesting that the contracts themselves not be published, if that is acceptable to the committee. If the committee wants to question us further about the contracts in the course of the hearing and if we feel that, on some of those questions, there are things that should not be published, then what I am suggesting is that we could claim that privilege again at that time.

**The Chairman:** When you use the word "claim", I think you probably mean "ask for."

**Mr. Fortin:** Yes, "ask for" or "request."

**The Chairman:** My point is that once the information is in the hands of the committee pursuant to this or some similar motion, it then becomes a matter for the committee to decide whether it shall be published or not. There is no rule that I know of, or have been advised of, which prohibits the committee from making public anything that it demands by a proper order.

**Mr. Roberts:** May I respond to that, Mr. Chairman? We will fulfil whatever order you give us since you are what is called the "competent body" in the contracts of the railways, but I would recommend that the motion remain as is. We would be filing the contracts acceding to that motion, which is, that the contracts be kept confidential to the members of the committee. We will deposit the contracts with that understanding.

As Mr. Fortin said, there are bound to be questions from honourable senators, and if there happens to be a question that has an impact on the competitive situation of VIA, we would be reluctant to answer it. We will be depositing the documents, and if the committee feels that they must become public knowledge, then there could be another order to VIA. Right now by contract with the railways, we require an order from a competent body, and the way we understand it is that the

[Traduction]

contenteront de lire les documents ou d'en entendre la lecture sans avoir l'occasion de dire ce qu'ils en pensent.

**M. Fortin:** Puis-je dire quelque chose à ce sujet?

**Le président:** Certes.

**M. Fortin:** L'argument que j'ai fait valoir concernait la publication des accords mêmes. Si les sénateurs souhaitent poser des questions au sujet de ces accords, alors, pour chaque question, si nous pensons que nous devons jouir du même privilège que nous réclamons pour toute l'affaire dans ce cas-ci, nous pourrions faire savoir aux honorables sénateurs si nous voulons que la réponse à telle ou telle question soit ou non publiée au compte rendu. Je ne demande pas nécessairement le même privilège. Le fait que nous demandons que les contrats ne soient pas publiés ne veut pas dire que nous ne sommes pas disposés à répondre à des questions à leur sujet.

**Le président:** Je dois faire remarquer, sans malice ni arrière-pensée, qu'une fois la motion adoptée, la question de confidentialité des documents relèvera du comité.

**M. Fortin:** Je suis d'accord. Ce que je dis, c'est que même s'il revient au comité de prendre la décision, nous demandons que les contrats mêmes ne soient pas publiés, si toutefois cela convient au comité. Ce que je proposerais, c'est que si le comité veut nous poser d'autres questions au sujet des contrats pendant l'audience et si nous jugeons que certaines de ces questions portent sur des détails qui ne devraient pas être publiés, nous puissions invoquer ce privilège de nouveau à ce moment-là.

**Le président:** Quand vous dites «invoquer», j'imagine que vous voulez dire «demander».

**M. Fortin:** Je voulais en effet dire «demander».

**Le président:** Ce que je veux dire, c'est qu'une fois que le comité possèdera ces renseignements grâce à cette motion ou à une autre motion du même genre, il appartiendra au comité lui-même de décider si ces renseignements doivent être publiés ou non. Je suis au courant et on ne m'a informé d'aucune règle qui interdise au comité de divulguer tout renseignement qu'il demande grâce à une ordonnance en bonne et due forme.

**M. Roberts:** Puis-je vous donner mon avis là-dessus, monsieur le président? Nous respecterons toute ordonnance de votre part, vu que vous constituez ce qu'on appelle «l'organisme compétent» dans les contrats des chemins de fer, mais je recommanderais que la motion ne soit pas modifiée. Les contrats seraient alors déposés selon les termes de cette motion, c'est-à-dire qu'ils seraient considérés comme confidentiels par les membres du comité. Nous déposerons les contrats à cette condition.

Comme M. Fortin l'a dit, les honorables sénateurs poseront certainement des questions. Si une de ces questions risque de nuire à la position compétitive de VIA Rail, nous hésiterons à y répondre. Nous déposerons les documents, et si le comité estime qu'ils doivent être rendus publics, un nouvel ordre pourra être donné à VIA Rail à cette fin. À l'heure actuelle, aux termes des contrats avec les chemins de fer, nous avons besoin d'un décret d'un organisme compétent et, selon nous,



[Text]

order from the competent body is to file documents that are for the confidential use of the committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts. I think what you are suggesting is that insofar as the copies of the documents themselves are concerned, you are requesting that the committee accept the proposition that they are filed with the clerk and do not form part of the printed proceedings of the committee.

**Mr. Roberts:** Exactly.

**The Chairman:** I believe Senator Leblanc has a point he wishes to raise on this matter.

**Le sénateur Leblanc:** Monsieur le président, mes remarques seront justement un peu dans le même sens. Je pense que si le fait d'obtenir des informations comme celles qu'on demande à l'heure actuelle, peuvent éventuellement nuire au commerce de VIA Rail, parce que je pense que toutes les compagnies tiennent à garder certaines informations secrètes, parce que c'est une partie de leur clé de succès—peut-être pourrions-nous recevoir les informations de façon confidentielle et lorsque nous siégerons sur les informations qui nous ont été soumises, nous pourrions le faire à huis clos. Ainsi tout resterait confidentiel et les autorités de VIA Rail seraient peut-être plus à leur aise pour répondre directement à nos questions. Par la suite, nous pourrions établir notre jugement. C'est une suggestion que je sou mets, monsieur le président.

**M. Roberts:** Nous sommes complètement d'accord avec cela, monsieur le président.

**The Chairman:** Are there any other comments?

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, as I understand this motion, we are going to ask for papers and records that are in the possession and control of VIA Rail. That does not necessarily mean that they should answer any questions if all we get are records. If we are going to ask them questions and they feel free to give proper answers, perhaps what we should do, as Senator Leblanc has mentioned, is have that part of the meeting *in camera*.

**The Chairman:** If that is the wish of the committee, we certainly could do that. Perhaps we could deal with the document first and then come to the matter of the questions arising out of the documents.

**Senator Bonnell:** I am still concerned about the word "confidential" in there. It says for the confidential information of members of the committee which, in any argument or debate later on, we could not use because it is confidential. Does that word necessarily have to be in there?

**The Chairman:** It does not have to be in there. It depends on what the committee wishes. If we wish to have the contracts themselves—and I am not now talking about questions thereon which involves a somewhat different problem—then it seems to me to be desirable to have the word "confidential" in the motion in relation to the papers. They would then be held by the clerk of the committee and be available to the members of the committee when required; but they would not form part of

[Traduction]

cela veut dire une ordonnance en vue du dépôt des documents pour l'usage confidentiel du comité.

**Le président:** Merci, M. Roberts. Si j'ai bien compris, en ce qui concerne les exemplaires des documents eux-mêmes, vous demandez que le comité accepte qu'ils soient déposés sur le bureau du greffier et qu'ils ne soient pas imprimés avec les délibérations du comité.

**M. Roberts:** Exactement.

**Le président:** Je pense que le sénateur Leblanc a quelque chose à dire à ce sujet.

**Senator Leblanc:** Mr. Chairman, my comments will be somewhat in the same vein. I believe that if the fact of receiving information such as that now being requested can eventually prove harmful to the competitive position of VIA, since all companies want to keep some information confidential because it is key to their success, we could perhaps receive this information confidentially and sit *in camera* when we deal with this information. This way, everything would remain confidential and VIA Rail authorities would perhaps feel more comfortable in answering our questions directly. Afterwards, we can make our own judgment. This is my suggestion, Mr. Chairman.

**Mr. Roberts:** We agree completely with this proposal, Mr. Chairman.

**Le président:** Quelqu'un a-t-il autre chose à dire?

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, si j'ai bien compris la motion, nous voulons demander des documents et des dossiers qui sont entre les mains de VIA Rail. Cela ne veut pas nécessairement dire que les responsables de VIA doivent répondre à nos questions si nous n'obtenons que des dossiers. Si nous voulons leur poser des questions et leur permettre de nous répondre en toute franchise, nous devrions peut-être tenir cette partie de la séance à huis clos, comme le sénateur Leblanc l'a proposé.

**Le président:** Si c'est ce que souhaite le comité, nous pouvons certainement le faire. Nous pourrions peut-être régler d'abord la question des documents et passer ensuite à celle des questions que nous voudrions poser à ce sujet.

**Le sénateur Bonnell:** Le mot «confidentiel» que contient la motion me préoccupe encore. La motion stipule que les documents seront déposés pour informer les membres du comité à titre confidentiel, ce qui veut dire que nous ne pourrions pas utiliser ces renseignements lors de discussions ou de débats plus tard, parce qu'ils sont confidentiels. Est-il absolument nécessaire d'inclure ce mot dans la motion?

**Le président:** Cela n'est pas nécessaire. Tout dépend de ce que le comité désire. Si nous voulons obtenir les contrats eux-mêmes, et je ne veux pas parler pour l'instant de questions que nous pourrions poser à ce sujet, puisque cela représente un problème quelque peu différent, il me semble que ce serait une bonne chose que la motion relative aux documents contienne le mot «confidentiel». Les documents seraient confiés au greffier qui les mettra à la disposition des membres du comité sur



[Text]

the printed proceedings. Thus I believe we would conform to the requirements imposed by the word "confidential". Senator Bonnell, are you prepared to accept that, or do you have different views?

**Senator Bonnell:** I hold the view that we say "the Standing Senate Committee on Transport and Communications". We have 20 members of the committee, but all members of the Senate are entitled to attend and ask questions. However, according to this resolution, they will not be able to see a copy of the document about which they will be asking questions, because it is confidential and only for the benefit of members of the committee. Therefore any other member of the Senate who may wish to attend the committee and ask a question, cannot do so.

**The Chairman:** I am sure there would be no violation of the word "confidential" if the clerk of the committee showed it to any member of the Senate.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, it seems that once again we are on the horns of a dilemma. I am sure that no member of the committee would want to embarrass VIA or perhaps jeopardize its interests by making use of material which ordinarily would be kept confidential. On the other hand, presumably we shall be making a report and sooner or later there will be a debate in the Senate. Will senators be hamstrung by not being able to make use of information they have acquired from some of these documents? It seems to me that we are at an impasse here.

**The Chairman:** You have certainly raised a difficulty which we shall have to face sooner or later; but perhaps optimistically we can write a report and make appropriate use of the information in the contracts, or whatever kind of papers they are, without violating the confidentiality.

**Senator Rowe:** In an open debate in the Senate there would be the danger, with 20 members of this committee having had access to the material, of those members not remembering what is confidential and what is not and what they can ethically make use of and what should be kept under cover. We are in a difficult situation here.

**The Chairman:** We can resolve it in one of two ways: We can reject the request for confidentiality, and the problem is then solved, or we can accede to the request, with VIA knowing the existence of those risks which you have mentioned, senator, but, at the same time, do our best to keep within the purview of the word "confidential" when we write our report.

**Senator Rowe:** I doubt whether any senator would want to reject VIA's request for confidentiality—at least, I certainly would not.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, perhaps that is a bridge we can cross when we get to it.

[Traduction]

demande; ils ne seraient toutefois pas imprimés avec le compte rendu de nos délibérations. De cette façon, j'estime que les exigences entourant l'expression «confidentiel» seraient observées. Sénateur Bonnell, êtes-vous d'accord là-dessus, ou bien êtes-vous d'un autre avis?

**Le sénateur Bonnell:** Je rappelle que notre comité porte le nom de «Comité sénatorial permanent des transports et des communications». Bien qu'il compte 20 membres, tous les sénateurs peuvent assister à ses réunions et y interroger les témoins. Toutefois, avec cette résolution, ils n'auront pas la possibilité de consulter les documents à propos desquels ils poseront des questions, étant donné la nature confidentielle de ces mêmes documents qui ne s'adressent qu'aux seuls membres du comité. Par conséquent, tout autre sénateur qui souhaiterait assister à la réunion du comité et y interroger des témoins à leur sujet n'en aurait pas le loisir.

**Le président:** Je suis sûr que le caractère confidentiel des documents ne sera pas enfreint si le greffier du comité les montre à un sénateur ou à un autre.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, encore une fois, me semble-t-il, nous sommes aux prises avec un dilemme. Certes, aucun membre du comité ne voudra embarrasser VIA Rail, ou peut-être lui nuire, en utilisant les documents qui, en temps ordinaire, resteraient confidentiels. Par ailleurs, fort probablement, nous ferons un rapport et tôt ou tard celui-ci fera l'objet d'un débat au Sénat. Les sénateurs auront-ils les mains liées, en ce qu'ils n'auront pas le droit d'invoquer les renseignements qu'ils auront puisés dans certains de ces documents? La situation me semble sans issue.

**Le président:** Vous avez sans aucun doute soulevé une difficulté à laquelle il nous faudra nous attaquer tôt ou tard; mais il est à souhaiter que nous rédigerons un rapport en faisant un usage convenable des renseignements renfermés dans les contrats ou les documents en question, quelle que soit leur nature, sans nuire à leur caractère confidentiel.

**Le sénateur Rowe:** Lors d'un débat public tenu au Sénat, comme les 20 sénateurs membres du comité auront eu accès aux documents, on court le risque qu'ils ne se souviennent plus quels renseignements doivent demeurer confidentiels et sous le sceau du secret, et quels autres ils peuvent utiliser sans craindre de manquer de professionnalisme. La situation me paraît délicate.

**Le président:** Deux solutions s'offrent à nous pour régler le problème: ou bien nous refusons la demande à l'effet que les documents soient tenus confidentiels, ce qui règle le problème, ou bien nous y acquiesçons tout en nous assurant que VIA est consciente des dangers dont vous avez fait état, sénateur, mais sans oublier de tenir compte de notre mieux de la confidentialité des documents au moment de la rédaction du rapport.

**Le sénateur Rowe:** Je me demande s'il se trouve un sénateur pour rejeter la demande de confidentialité de VIA—quant à moi, je ne le lui refuserais pas.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être trancher le problème quand il se présentera.

[Text]

**The Chairman:** Yes; in other words, after we have seen the papers. Before proceeding further, I would ask whether honourable senators are ready for the question on the motion, which still includes the words "for confidential information of the members of the standing committee".

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, what useful purpose will be served by seeing the major agreements between VIA Rail and CN and CP? What is the point in asking for those contracts, because I am of the opinion that we should sympathize with VIA Rail. I am not particularly a supporter of VIA, but from a business standpoint I believe they deserve the confidentiality they request. If there is no real purpose in seeing those documents, and dependent on our final objective, I would say that we should postpone the matter until we can have a meeting of the steering committee and decide the best way to deal with it, in view of the present dilemma.

**The Chairman:** I do not know what was in the minds of those members of the committee who asked for the production of those papers, but, from my recollection of events, without naming individual senators—because my memory does not extend to that—it concerns the way in which CN and CP responded to the desire of VIA to have proper information so that VIA in turn would be able to judge whether or not it was being dealt with fairly.

In the discussion it became apparent to some senators that in order to make any judgment on that contention, it was necessary to see what those contracts actually said. It seemed to me that not having seen the papers and knowing what is in them, if we wanted to examine the validity of VIA's contention that it did not have all the necessary information, this is the only way that we can find out. Is there any further discussion? Are honourable senators ready for the question?

**Some Hon. Senators:** Question.

**The Chairman:** I will put the question with the words "confidential information of the members of the standing committee" still in it. All those in favour of the motion will please say aye.

**Some Hon. Senators:** Aye.

**The Chairman:** All those contrary to the motion will please say nay.

**Some Hon. Senators:** Nay.

**The Chairman:** We had better call for a show of hands. All those in favour of the motion will please raise their hands. Those honourable senators who are against the motion will please raise their hands? I declare the motion carried.

**An Hon. Senator:** On division.

**The Chairman:** Yes, on division. Mr. Roberts, may we please have the documents?

**Mr. Roberts:** Yes, Mr. Chairman. I will ask Mr. Gabriel Fortin to accede to your request.

[Traduction]

**Le président:** Oui; en d'autres mots, après que nous ayons pris connaissance des documents. Mais avant d'aller plus loin, je voudrais savoir si les honorables sénateurs sont prêts à se prononcer sur la motion qui comprend encore la phrase suivante: «Pour l'usage confidentiel des membres du comité permanent».

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, à quoi nous servirait-il de prendre connaissance des principales ententes entre VIA Rail et le CN et le CP respectivement? A quoi sert-il de demander à voir ces contrats, puisque, à mon avis, nous devrions être du côté de VIA Rail? Je ne suis pas partisan des plus ardents de cette société, mais au plan professionnel, j'estime que ces documents méritent d'être étudiés en toute confidentialité, comme elle le réclame. Si leur consultation ne sert pas un but précis, et notre objectif final, nous aurions intérêt à repousser l'étude de la question jusqu'après la tenue d'une réunion du comité directeur, à laquelle nous aurons décidé de la meilleure solution à apporter au problème, eu égard au dilemme actuel.

**Le président:** Je ne sais pas où au juste voulaient en venir les membres du comité qui ont réclamé le dépôt des documents, mais, si je me souviens bien de ce qui s'est passé à ce moment-là, sans vouloir nommer de sénateurs en particulier—ma mémoire n'est pas si bonne—c'était à propos de la façon dont le CP et le CN ont réagi à la demande de la société VIA de disposer des renseignements nécessaires, afin d'être à son tour en mesure de déterminer si on la traitait avec équité ou non.

Au cours de la discussion, certains sénateurs se sont aperçu que pour pouvoir porter un jugement sur l'allégation en cause, ils devaient savoir ce que contiennent les contrats. Il me semble qu'il faut connaître les dispositions pour savoir si VIA a raison de prétendre que l'information nécessaire lui faisait défaut; c'est la seule façon de vider la question. Y a-t-il autre chose à ajouter? Les honorables sénateurs sont-ils prêts à se prononcer?

**Des voix:** Le vote.

**Le président:** Je conserverai dans le libellé les mots suivants: «renseignements confidentiels pour les membres du comité permanent». Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien dire oui.

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Que tous ceux qui sont contre la motion veuillent bien dire non.

**Des voix:** Non.

**Le président:** Je pense qu'il vaut mieux prendre le vote à main levée. Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien lever la main. Que les honorables sénateurs qui sont contre la motion veuillent bien lever la main. La motion est adoptée.

**Une voix:** Sur division.

**Le président:** En effet, sur division. Monsieur Roberts, pouvons-nous obtenir les documents?

**M. Roberts:** Oui, monsieur le Président. Je vais demander à M. Gabriel Fortin d'accéder à votre demande.



[Text]

**The Chairman:** Thank you. I should say that unless and until the committee changes its mind, which, if done at all, will be done in open meeting, the documents will be treated in this way: They will be lodged with the clerk of the committee and any member of the committee or of the Senate will have the right to have access to them—there is no way we can prevent that—but they will not be part of the printed proceedings; and unless the Senate orders us to do so, they will not be distributed any further than they will be here today.

**Mr. Roberts:** Thank you, Mr. Chairman. I thank honourable senators for their consideration.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, is Mr. Roberts prepared to answer questions?

**Mr. Roberts:** Yes, I certainly am.

**Senator Riley:** The contracts were mentioned, and I notice that the motion did not encompass anything about the contracts that are supposed to have been entered into with Bombardier for the construction of new equipment. I have it on good authority—the witness can either confirm or deny this—that there are no contracts yet signed with Bombardier for additional new equipment; is that right?

**Mr. Roberts:** That is right. There is a provisional contract, but it is dependent on our having our capital budget approved, and that has not yet been done. Therefore the final contract with Bombardier has not been signed.

**Senator Riley:** When you say your “capital budget”, that has to be approved by your budget committee; but does it also have to be approved by the Department of Transport?

**Mr. Roberts:** Yes.

**Senator Riley:** You are entirely in the hands of the Department of Transport as to when, if ever, you proceed to enter into these contracts for the construction of new equipment by Bombardier. Is that correct?

**Mr. Roberts:** We have, at the moment, senator, a submission before the Treasury Board for a capital budget that is supported by Transport Canada. That budget includes the purchase of 10 LRC train sets composed of 50 cars and 10 locomotives; but we shall not be able to sign the agreement until that capital budget is approved.

**Senator Riley:** And then does that capital budget depend upon whether or not the Department of Transport budget is going to have sufficient funds, having regard to what funds may be allocated to CN and CP?

**Mr. Roberts:** No. The basic problem, senator, is this. There are thirteen bills from the railways. We have all heard of these. When the CTC appeared before this committee, on March 4, we heard for the first time that there was going to be a fourteenth bill for 1979. It was said before this committee, or was implied, that the fourteenth bill was really somewhat insignificant—I think the quote was one and a half to 2 per cent—not involving very much money since it would only be \$3.2 million to both railways in 1979. I would like to explain to the committee the impact of that on VIA.

[Traduction]

**Le président:** Merci. A moins que le comité ne change d'avis, ce qui se fera, le cas échéant, en assemblée publique, voici ce qu'il adviendra des documents. Ils seront confiés au greffier du comité et tous les membres du comité, ainsi que les autres sénateurs, pourront y avoir accès—nous n'y pouvons rien—mais ils ne seront pas publiés avec les délibérations. A moins que le Sénat ne nous ordonne de faire le contraire, ils ne connaîtront pas une diffusion plus grande que celle d'aujourd'hui.

**M. Roberts:** Merci, monsieur le président. Je remercie les honorables sénateurs de leur délicatesse.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, M. Roberts est-il prêt à répondre à nos questions?

**M. Roberts:** Oui, je le suis.

**Le sénateur Riley:** Il a été question des contrats, mais je remarque que la motion ne recouvre pas les contrats qui sont sensés avoir été conclus avec Bombardier pour la construction de nouveau matériel. Je tiens de source sûre—le témoin peut le confirmer ou le démentir—qu'aucun contrat n'a encore été signé avec Bombardier pour la construction de matériel supplémentaire; est-ce vrai?

**M. Roberts:** C'est vrai. Il existe un contrat provisoire, qui dépend de l'approbation de notre budget de capital, laquelle n'a pas encore été donnée. Nous n'avons donc pas encore conclu de contrat avec Bombardier.

**Le sénateur Riley:** Le «budget de capital» dont vous parlez doit être approuvé par votre comité du budget; mais doit-il aussi être approuvé par le ministère des Transports?

**M. Roberts:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Ai-je tort de dire que c'est le ministère des Transports qui va décider quand vous allez signer les contrats de construction de nouveaux équipements par la société Bombardier, si jamais cela se fait?

**M. Roberts:** Monsieur le sénateur, le Conseil du Trésor a été saisi d'une demande de capitaux d'investissement qui a été approuvée par le ministère des Transports. Ce budget prévoit l'achat de dix trains LRC composés de 50 voitures et de dix locomotives, mais nous ne pourrions pas signer le contrat tant que le budget d'investissement n'aura pas été approuvé par le Conseil du Trésor.

**Le sénateur Riley:** Maintenant, est-ce que le programme d'investissement ne dépend pas du montant des crédits que le ministère des Transports va accorder au CN et au CP?

**M. Roberts:** Non, monsieur le sénateur. Le problème n'est pas là. Il y a treize factures pour les chemins de fer. Tout le monde le sait. Lorsque la CCT a comparu devant le comité le 4 mars, nous avons appris qu'il y aurait une quatorzième facture pour l'année 1979. Le comité a appris ou compris que le montant de cette quatorzième facture était peu élevé—on a parlé je crois de 1.5 p. 100 à 2 p. 100—puisqu'il ne s'élèverait qu'à 3.2 millions pour les deux sociétés en 1979. J'aimerais vous expliquer quelles sont les répercussions pour VIA.

## [Text]

The total amount for 1979 is \$3.2 million, \$1.2 million for Canadian Pacific and \$2 million for Canadian National; but that is only for nine months' operation in 1979, because the only services that we were responsible for directly in the first three months of 1979 were the western transcontinental services. We took over everything else on April 1, 1979.

If you annualize the \$3.2 million, it amounts to \$4 million on an annual basis. Since that amount of money increases the base, then you have to escalate that into 1980, and that increases the base in 1980. Then you have to escalate into 1981 and 1982. The effect of that on the 1982 budget is \$20 million. The problem we have at the moment is that on the question of the thirteenth bill the government has to find an additional \$130 million to cover the 13 bills that are projected for 1982 and 1981, and the ones we actually have for 1980.

Now we have to increase that \$130 million by \$20 million, because the CTC says, after making this review of 1979, that we still owe Canadian Pacific \$1.2 million and Canadian National \$2 million. The effect of that is \$20 million. Add that to \$130 million, and the result is that there is \$150 million now outstanding on 13 bills, plus the fourteenth bill.

I hope that the review for 1980 does not give us another surprise. That is why, honourable senators, we must have a fixed price contract with the railways so that we can forecast where we are going. There is no way, at this particular moment, for us to really manage this thing the way it should be managed.

I do not know if that answers your question, Senator Riley, but that is the basic problem right now with VIA's capital budget.

**Senator Riley:** Well, that is all well and good, and I understand it.

I will now go back to the Bombardier contract. Having regard to the fact that the confirmation of the Bombardier contracts for the new equipment is dependent upon what money is approved by Transport Canada, is it not conceivable that the construction of the new equipment by Bombardier will be delayed indefinitely?

**Mr. Roberts:** It will be delayed as long as our capital budget is not approved, because we cannot order the equipment unless we have the money to pay for it.

**Senator Riley:** Again I repeat, do you agree with me that it is conceivable that ordering and confirming the contract with Bombardier may be delayed indefinitely?

**Mr. Roberts:** It will be delayed into the future, because every week we delay there is another week in which we do not have the additional equipment.

As regards delaying the matter indefinitely, I do not believe that, senator, because if we take that position, then we take a decision not to continue with the rail passenger program, and

## [Traduction]

Le montant total de cette facture donc pour 1979 est de 3.2 millions, soit 1.2 million pour le Canadien Pacifique et deux millions pour le Canadien National. Mais cette facture ne couvre que neuf mois d'activité car nous avions seulement la charge directe au cours des trois premiers mois du tronçon ouest du transcontinental. C'est seulement le 1<sup>er</sup> avril 1979 que nous avons été chargés de l'ensemble des services.

Sur une base annuelle, nous ne parlons donc plus de 3.2 millions, mais de quatre millions. Le montant de base pour le calcul n'étant plus le même, il faut modifier les montants de 1980 et ceci augmente encore le montant servant au calcul pour 1980. Il faut procéder de même pour 1981 et 1982. Du coup, le budget de 1982 atteint 20 millions. Le problème à l'heure actuelle, en ce qui concerne cette treizième facture, c'est que le gouvernement doit trouver 130 millions supplémentaires pour payer les 13 factures pour les années 1982 et 1981 ainsi que les factures de 1980.

Il nous faut maintenant ajouter 20 millions supplémentaires car la CCT déclare, après avoir vérifié les comptes de 1979, que nous devons encore 1.2 million au Canadien Pacifique et deux millions au Canadien National. On aboutit à un total de 20 millions. Si on ajoute ces 20 millions au 130 millions dus, on atteint 150 millions, montant total des 13 factures en souffrance auquel il faut ajouter la quatorzième facture.

J'ose espérer que la vérification des comptes de 1980 ne nous réserve pas une autre surprise. C'est pourquoi, honorables sénateurs, il faut que nous établissions par contrat avec les chemins de fer un prix fixe afin que nous puissions prévoir nos dépenses. Il nous est impossible à l'heure actuelle de gérer la société VIA comme il se devrait.

J'ignore, monsieur le sénateur Riley, si ceci répond à votre question, mais c'est en tout cas le problème fondamental auquel la société VIA est confrontée en ce qui concerne son budget d'investissement.

**Le sénateur Riley:** En bien, c'est parfait; je comprends la situation.

Pour en revenir au contrat avec la société Bombardier, s'il est exact que la confirmation des contrats avec cette société pour l'achat de nouveaux équipements est liée à l'approbation des crédits par Transport Canada, il n'est donc pas impossible que la construction de ces nouveaux équipements soit retardée indéfiniment?

**M. Roberts:** Elle sera retardée en effet tant que le budget d'investissement n'aura pas été approuvé car nous ne pouvons commander des équipements si nous n'avons pas l'argent nécessaire pour payer la note.

**Le sénateur Riley:** Je m'excuse de me répéter, mais ne pensez-vous pas qu'il est possible que la signature du contrat avec la société Bombardier puisse être retardée indéfiniment?

**M. Roberts:** Certes, il va y avoir des retards, étant donné que chaque semaine de retard signifie une semaine supplémentaire pendant laquelle nous ne disposons pas de ces nouveaux équipements.

Pour ce qui est de retarder les choses indéfiniment, je ne le crois pas, sénateur, car cela revient à décider de ne pas



[Text]

we had better take that decision now if that is what we are going to do.

**Senator Riley:** That is what I am getting at. Is it conceivable that the rail passenger service will be drastically curtailed again in the future because of the failure—not on your part, or through your responsibility—to provide adequate equipment to carry on the rail service with regard to which a commitment was made to Parliament and to you by Mr. Lang some years ago?

**Mr. Roberts:** I said before the Commons committee on transport, and said before this committee, that if the government decides to make any more drastic cuts in the passenger system in this country, I will not be around to see it.

**Senator Riley:** Are you anticipating that possibility yourself?

**Mr. Roberts:** No. I think I still have a couple more years left in me. I expect to be around in the passenger business for that long.

**Senator Riley:** Another question on the LRC. Is the experimental train operating now, and if not, why not?

**Mr. Roberts:** Yes, it is operating on both lines 60 and 61 this morning. Those are the first trains that we have departing out of Montreal and Toronto. The LRCs are back into experimental operation between Montreal and Toronto. We are beginning the fine tuning of that system. LRCs are still, in my view, the most comfortable vehicle now operating on any piece of rail anywhere.

**Senator Riley:** Leaving aside the theory that they are comfortable and light, however, are they operating efficiently and regularly?

**Mr. Roberts:** At the present moment?

**Senator Riley:** Yes.

**Mr. Roberts:** No.

**Senator Riley:** Why?

**Mr. Roberts:** The reason for that is there are modifications which still must be made to the LRCs. We are making those modifications, but the only way we can identify the need for the modifications is to run the equipment. This is not an easy task, because it is a brand-new piece of equipment—there is no doubt about that—and there are minor defects that will show up in any new piece of equipment. Other countries have experienced the same types of problems, so this situation is not peculiar to our system. We are saying that we have a good, basic train that we can market. When the minor defects have all been identified and fixed, we will have a reliable piece of machinery that will ensure good inter-city daily passenger service in this country.

**Senator Riley:** How long have you been experimenting with this first train?

**Mr. Roberts:** Approximately six months now, senator.

**Senator Riley:** You have made the statement before, and you have repeated it today, that the deficiencies are minor.

[Traduction]

continuer le service-voyageurs et si c'est ce que nous voulons faire, il vaudrait mieux prendre cette décision tout de suite.

**Le sénateur Riley:** J'y arrive. Est-il possible qu'à l'avenir on réduise encore énormément le service-voyageurs faute de matériel suffisant—non pas à cause de vous—pour assurer les services que M. Lang a promis au Parlement et à vous-même il y a quelques années?

**M. Roberts:** J'ai déclaré devant le comité des communes sur les transports et devant ce comité que si le gouvernement décide de réduire davantage les services-voyageurs, je ne serais plus là pour le voir.

**Le sénateur Riley:** Envisagez-vous cette possibilité?

**M. Roberts:** Non. Je pense avoir encore quelques années devant moi. J'espère bien m'occuper encore du service-voyageurs pendant tout ce temps.

**Le sénateur Riley:** Une autre question au sujet du train LRC. Le train expérimental est-il déjà en service et, dans la négative, pourquoi pas?

**M. Roberts:** Oui, il circule ce matin sur les lignes 60 et 61. Ce sont les premiers trains de ce genre à prendre le départ de Montréal et de Toronto. Nous procédons de nouveau à des essais entre Montréal et Toronto. Nous faisons les dernières mises au point. A mon avis, les LRC sont encore les trains les plus confortables au monde.

**Le sénateur Riley:** Sans parler de leur confort et de leur légèreté, sont-ils efficaces et ponctuels?

**M. Roberts:** Pour le moment?

**Le sénateur Riley:** Oui.

**M. Roberts:** Non.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi?

**M. Roberts:** Nous devons encore leur apporter quelques modifications. Nous y travaillons, mais la seule façon d'établir quelles sont les améliorations à apporter c'est de les faire rouler. Ce n'est pas facile car il s'agit de matériel entièrement nouveau, cela ne fait aucun doute et tout nouveau matériel présente obligatoirement certains petits défauts. D'autres pays ont eu le même genre de problèmes et nous ne sommes donc pas les seuls. Nous estimons qu'il s'agit d'un bon train que nous pouvons vendre. Une fois que nous aurons décelé et corrigé tous les petits défauts, nous aurons un excellent véhicule qui permettra d'assurer quotidiennement un bon service-voyageurs entre les diverses villes du pays.

**Le sénateur Riley:** Depuis combien de temps soumettez-vous ce train à des essais?

**M. Roberts:** Depuis six mois environ, sénateur.

**Le sénateur Riley:** Vous aviez déjà déclaré et vous l'avez répété aujourd'hui qu'il s'agit seulement de petits défauts.

[Text]

**Mr. Roberts:** Yes.

**Senator Riley:** Can you enumerate some of those deficiencies? For instance, is the braking system operating properly?

**Mr. Roberts:** It is fairly difficult for me to enumerate the deficiencies. We can give you some of the technical problems that we have been encountering with the LRCs. I will ask Mr. Eldon Horsman, our Vice-President of Operations, to try to keep from being too technical when he describes some of the problems that we have had with the LRCs. Some problems have been corrected and some are still outstanding. With your permission, Mr. Chairman, I would ask Eldon Horsman to give to the committee a report on the LRCs.

**Mr. B. E. Horsman, Vice-President, Operations, Via Rail Canada Inc.:** The honourable senator's reference to braking problems is, of course, of concern to everyone. There is no problem with the braking system. The problem occurs with an anti-wheel-slip device. If you have a piece of equipment that has high braking capability, if you get on to rail that is wet, has lots of bugs on it at certain times of the year, or is covered with snow, when you apply the brakes there is a possibility of certain wheels in the train skidding on the rail, causing a flat spot on the wheel. This piece of equipment has, as do other pieces of railway equipment, an anti-skid device so that it senses when the wheel is skidding and it backs the brake off slightly on that particular wheel, not on the train as a whole. If that device does not work properly—and we have encountered a few problems in this regard—the wheel will skid, the result of which is the potential flat spot or balding spot on the wheel.

The train will stop safely, there is no difficulty there. What this causes, of course, is greater wheel wear. The wheels must be changed more frequently than is desirable. Wheels are very expensive devices, both from a labour and a material point of view. There is absolutely no problem with the ability of the train to stop. The problem has to do with the anti-skid device.

**Senator Riley:** Is there any possibility of derailment as a result of this device?

**Mr. Horsman:** None whatsoever.

**Senator Riley:** You are absolutely certain of that?

**Mr. Horsman:** Yes.

**Senator Riley:** Is there any danger to the passengers on such a train?

**Mr. Horsman:** None.

**Senator Riley:** The problem, therefore, lies in the delays in scheduling, is that right?

**Mr. Horsman:** Exactly.

**Senator Riley:** Which means that you are not meeting the maximum speed that you estimated for these runs, is that true?

**Mr. Horsman:** That is right.

**Senator Riley:** There are, therefore, some serious deficiencies which have yet to be overcome and which will have to be overcome before the Bombardier people begin the construction of the additional equipment, which may or may not be ordered from them?

[Traduction]

**M. Roberts:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous en énumérer quelques-uns? Par exemple, le système de freinage fonctionne-t-il bien?

**M. Roberts:** Il me serait assez difficile d'énumérer ces défauts. Nous pouvons vous parler de certaines difficultés techniques que posent les LRC. Je demanderai à M. Eldon Horsman, notre vice-président des opérations de vous décrire certains problèmes en évitant de trop entrer dans les détails techniques. Nous avons remédié à certains problèmes et il en reste encore à régler. Si vous le permettez, monsieur le président, je demanderais à Elson Horsman de vous faire un rapport sur le LRC.

**M. B. E. Horsman, vice-président, Opérations, VIA Rail Canada Inc.:** Les problèmes de freinage dont le sénateur a parlé préoccupent évidemment tout le monde. Le système de freinage fonctionne très bien. C'est le système anti-patinage qui pose des problèmes. Quand vous avez un train doté d'un puissant système de freinage qui circule sur une voie mouillée, ou qui, à certaines périodes de l'année, est recouverte d'insectes ou de neige, quand vous freinez certaines roues du train peuvent patiner ce qui aplatit la surface de la roue. Comme les autres trains, le LRC est muni d'un dispositif anti-patinage qui lui permet de sentir quand la roue patine et d'alléger le frein sur cette roue et non pas sur l'ensemble du train. Si ce dispositif ne fonctionne pas comme il faut—et nous avons eu quelques problèmes à cet égard—la roue va patiner ce qui peut finir par aplatir ou dégarnir la surface de la roue en contact avec le rail.

Le train s'arrêtera quand même, il n'y a aucun danger de ce côté-là, mais bien sûr cela entraîne une plus grande usure des roues. Il faut les changer trop souvent. Les roues coûtent très cher tant sur le plan de la main-d'œuvre que du matériel. Cela n'empêche absolument pas le train de s'arrêter. Ce qui pose un problème, c'est le dispositif anti-patinage.

**Le sénateur Riley:** Ce dispositif peut-il causer un déraillement?

**M. Horsman:** Absolument pas.

**Le sénateur Riley:** Vous en êtes absolument sûr?

**M. Horsman:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Ce train présente-t-il des dangers pour les voyageurs?

**M. Horsman:** Aucun.

**Le sénateur Riley:** Le problème tient donc aux retards dans les horaires: est-ce bien cela?

**M. Horsman:** Précisément.

**Le sénateur Riley:** Autrement dit, vous n'atteignez pas la vitesse maximale prévue pour ces parcours: est-ce cela?

**M. Horsman:** En effet.

**Le sénateur Riley:** C'est donc dire que les gens de la Bombardier devront surmonter de graves difficultés avant de pouvoir commencer à fabriquer ce matériel supplémentaire, qu'on lui commandera peut-être?



[Text]

**Mr. Horsman:** I would not agree that it is a serious deficiency. It is certainly a problem with the electrical systems on the train. I would call such problems minor. I would call them "bugs,"—in the terminology used for complicated equipment everywhere—but I certainly would not call them serious deficiencies.

**Senator Riley:** Thus far, however, the LRC experimental trains have not been a complete success, and they have been operating for how long?

**Mr. Horsman:** They have been operating for roughly six months, as Mr. Roberts said. I would like to refer to equipment in other parts of the world, with regard to this point. For example, the TGV—the Train-Grande-Vitesse in France—has gone into service very successfully and was run for approximately a year and a half in experimental service before it was put into regular service. They encountered lots of bugs. We are going through a similar breaking-in process—something which is annoying but which is also expected, and something that we will work out. I have not seen anything that is a fundamental problem which would require going back to the drawing board for a completely new design. I have seen no problems of that type.

**Senator Rowe:** What speed has been achieved by the train in France?

**Mr. Horsman:** I believe Mr. Roberts can help me in answering this question. On an experimental run I believe it travelled 230 miles per hour. On a commercial run I believe the speed would be around 200 miles an hour, if I recall correctly.

**Mr. Roberts:** The eventual speed will be 290 kilometres per hour, which is approximately 180 to 190 miles per hour.

**Senator Riley:** Are the LRCs, as designed for the so-called Quebec-Windsor run, of the same design as that of the trains in France? You are making comparisons now. Are the French trains not of a different design from that of the LRCs?

**Mr. Horsman:** Oh, yes, the French trains are of a very different design from that of the LRCs. I was simply using that example to illustrate the kind of development difficulties or defects or bugs that are encountered when a new piece of equipment is put into service. I certainly did not intend to imply that the French use the same type of equipment at all. The two systems are very different.

**Mr. Roberts:** It may be that I can add to that response, Senator Riley, because I have kept myself up to date on developments over the last few years. With all the inflationary increases in spare parts and everything else the ten trains have cost us about \$100 million. That is a great deal of money.

With respect to the TGV system in France, they have admitted that something in the order of \$2½ billion to \$3 billion has been spent on that system.

Mr. Horsman said that the TGV had been experimented with for a year and a half, but that is the existing machine. Prior to that there had been two prototypes of that machine that were run as well.

[Traduction]

**M. Horsman:** Je ne dirais pas qu'il s'agisse de graves difficultés. Certes un problème existe dans le cas des systèmes électriques du train. Je dirais plutôt que ce sont des problèmes d'ordre mineur. Je dirais que ce sont des «pépins»—comme on dit partout dans le jargon du métier du matériel très complexe—mais je ne dirais certes pas que ces défauts sont graves.

**Le sénateur Riley:** Jusqu'ici, cependant, les trains LRC mis à l'essai n'ont pas remporté de franc succès; depuis quand fonctionnent-ils?

**M. Horsman:** Environ six mois, comme l'a signalé M. Roberts. A ce sujet, j'aimerais parler de matériel semblable ailleurs dans le monde. Ainsi, le TGV—le Train-Grande-Vitesse de France—a été un réel succès; il a roulé pendant environ un an et demi à titre expérimental avant d'être affecté à un service régulier. Ses fabricants se sont butés à bien des accrocs. Nous traversons une période de rodage semblable; c'est ennuyeux mais c'est prévu et tout finira par s'arranger. Je n'ai rien vu qui constitue un problème fondamental exigeant qu'on le remette sur le métier pour en faire une toute nouvelle conception. Je n'ai pas vu de problèmes de cet ordre.

**Le sénateur Rowe:** Quelle vitesse le train français a-t-il atteint?

**M. Horsman:** M. Roberts pourra m'aider, je crois, à répondre à la question. Sauf erreur, au cours d'un essai, le train a atteint les 230 milles à l'heure. Sur un parcours commercial, la vitesse serait de 200 milles à l'heure environ, si ma mémoire est bonne.

**M. Roberts:** Avec le temps, il atteindra les 290 kilomètres à l'heure, soit à peu près de 180 à 190 milles à l'heure.

**Le sénateur Riley:** Les LRC, destinés au parcours dit Québec-Windsor, sont-ils conçus exactement comme les trains de France? Vous faites des comparaisons maintenant. Les trains français ne sont-ils pas très différents de nos LRC?

**M. Horsman:** Oh, oui, ils sont conçus bien différemment. Je les citais en exemple tout simplement pour illustrer le genre de difficultés, d'accrocs ou de pépins auxquels on est exposé dans la mise au point de tout matériel avant sa mise en service. Je ne voulais certes pas donner à entendre que les français emploient le même genre de matériel. Les deux systèmes sont très différents l'un de l'autre.

**M. Roberts:** Peut-être puis-je ajouter un mot à cette réponse, sénateur Riley, car j'ai suivi de près l'évolution de ces mises au point depuis quelques années. Avec la hausse du prix des pièces de rechange due à l'inflation et tout le reste, les dix trains nous ont coûté dans les \$100 millions. C'est une grosse dépense.

Quant au système français de trains à grande vitesse, les responsables ont reconnu avoir dépensé entre \$2½ milliards et \$3 milliards pour ce réseau.

Selon M. Horsman, le TGV actuel a été mis à l'essai pendant un an et demi. Auparavant, la France avait essayé deux autres prototypes de ce train.

*[Text]*

The British have been developing a very modern, advanced passenger train. I was invited to the inaugural run a year ago last fall. It was put into service in December of 1981 for two trips and then had to be removed because of difficulties. So it is not an easy task.

**Senator Riley:** You should have learned from those experiences.

**Mr. Roberts:** We have. That is why the LRC has been doing as well as it has.

Mr. Chairman, honourable senators, if we are willing to order another ten sets of equipment, I think that is a clear demonstration of our confidence in the LRC, because there is no way that we would order equipment we could not use. All in all, therefore, the LRC has not been ordered because our capital budget has not been approved. Our capital budget has not been approved because we have outstanding thirteenth bills and now fourteenth bills amounting to \$150 million, which is over and above the envelope that was approved by government, and a way has to be found to finance that. That is what is holding up our capital budget.

I do not think it is a reflection on the government's attitude towards passenger services. I think there is a fundamental problem. We have been trying for at least three years to negotiate a fixed-price contract with the railways. We will have to arrive at that. If we do not, then we cannot properly manage the business.

Right now on two-thirds of our total expenditures there is no incentive or willingness on the railways' part to improve productivity. Unless we can get fixed-price contracts we will still be saddled with thirteenth bills and fourteenth bills that we really cannot anticipate. The only thing we can do is put in some kind of contingency fund to cover those bills. And that is not the way to run a railroad. That is the basic problem.

**Senator Riley:** Is there any dissension among the top management of VIA Rail—the directors, executive officers and whatnot—with respect to the method in which VIA Rail is being operated and the chances for it to succeed under the present management policies?

**Mr. Roberts:** I don't believe it is a question of management policies. I think it is a question of a comprehensive VIA Rail Canada Act.

We have been in existence now for five years and we still do not own stations. We are still at the railways' mercy with respect to all of the facilities that are used for passenger services. It is a system that we operate by consensus.

There must be a consensus between the railways and VIA and the government, and in actual practice that has not worked out. We say that now that is not feasible because everything that we need the railway must give up, and the railway is not willing to give it up. Therefore, the only way we

*[Traduction]*

Les Britanniques ont mis au point un train de voyageurs très moderne et très perfectionné. J'ai été invité au voyage inaugural il y a un an l'automne dernier. Ce train est entré en service en décembre 1981 et n'a effectué que deux voyages, puis il a dû être retiré de la circulation à cause de problèmes. Ce n'est donc pas facile.

**Le sénateur Riley:** Vous auriez dû tirer une leçon de ces expériences?

**M. Roberts:** C'est ce que nous avons fait. C'est pourquoi notre train LRC fonctionne aussi bien.

Monsieur le président, honorables sénateurs, si nous désirons commander dix autres séries de matériel, cela prouve bien la confiance que nous avons dans le LRC, car il ne nous viendrait pas à l'idée de commander du matériel dont nous ne pouvons nous servir. Pour tout vous dire, par conséquent, le LRC n'a pas été commandé, parce que notre budget d'immobilisations n'a pas encore été approuvé. Ce budget n'a pas été approuvé, parce que nous avons encore des treizièmes factures en suspens et même des quatorzièmes factures, qui s'élèvent en tout à \$150 millions, soit beaucoup plus que l'enveloppe approuvée par le gouvernement; il nous faut donc trouver une façon de combler ce déficit. C'est pour cette raison que notre budget d'immobilisations n'a pas encore été approuvé.

Je ne pense pas que cela témoigne d'une certaine attitude du gouvernement à l'égard des services-voyageurs. Il existe un problème fondamental. Nous essayons depuis au moins trois ans de négocier un contrat à prix fixe avec les chemins de fer. Nous devons en arriver là. Sinon, nous ne pouvons pas convenablement gérer cette entreprise.

À l'heure actuelle, pour les deux tiers de nos dépenses totales, rien n'incite les chemins de fer à accroître la productivité. A moins d'obtenir des contrats à prix fixe, nous aurons toujours le problème des treizièmes et quatorzièmes factures, que nous ne pouvons pas véritablement prévoir. Tout ce que nous pouvons faire, c'est prévoir une sorte de fonds d'urgence pour payer ces factures. Ce n'est pas une bonne méthode pour gérer une compagnie de chemin de fer. Voilà le problème fondamental.

**Le sénateur Riley:** Y a-t-il des divergences d'opinion parmi les cadres supérieurs de VIA Rail—c'est-à-dire les administrateurs, les agents de l'exécutif et autres—quant à la méthode dont la Société VIA Rail est exploitée et ses chances de réussite, compte tenu de la politique de gestion actuelle?

**M. Roberts:** Je ne crois pas que le problème vienne de la politique de gestion. Je pense qu'il s'agit plutôt de toute la loi sur VIA Rail Canada.

La Société existe depuis cinq ans et ne possède toujours aucune gare. Nous sommes toujours à la merci des chemins de fer pour ce qui est de toutes les installations utilisées par les services-voyageurs. C'est un système que nous gérons par consensus.

Il doit y avoir un accord général entre les chemins de fer, la Société VIA et le gouvernement, mais dans la pratique, nous n'avons pas réalisé ce consensus. Nous disons aujourd'hui que ce n'est pas faisable, parce que les chemins de fer doivent faire des concessions pour répondre à nos besoins et qu'ils ne sont



[Text]

can see to resolve the situation is to go the route that was taken in the United States, where Amtrak was created by legislation and given its rights under that legislation. Amtrack therefore has some levers with which to negotiate. Right now we do not have any levers.

The only lever I have at my disposal is the refusal to extend an existing contract, an existing operating agreement. That is the only lever we have at our disposal. The only other potential levers there are all in the government's hands, and those would be levers that would be provided to VIA through legislation.

**Senator Riley:** To get back to the matter of consensus, in the top management of VIA is there complete consensus among the directors and—let's call it the executive committee—in respect of the operation of VIA at the present time?

**Mr. Roberts:** Well, with respect to the directors and the board, I am chairman of the board. There are now 16 positions on the board. Fifteen of those are filled by outside directors. I am the only inside director on the board.

**Senator Riley:** The others are appointed?

**Mr. Roberts:** They are appointed, that's right. They have nothing to do with VIA. In other words, they are outside of VIA's management.

There are many companies which have many directors who are management employees as well, but in the case of VIA there is only one management employee on the board and that is myself. The other people are all from outside the company.

**Senator Riley:** Are you expecting in the near future any resignations of top management officials?

**Mr. Roberts:** I don't know what you mean, Senator Riley.

**Senator Riley:** I have heard a persistent rumour that there may be one or two resignations from top management.

**Mr. Roberts:** From top management?

**Senator Riley:** Yes.

**Mr. Roberts:** I am sorry; I am not aware of that. There are always people contemplating early retirement. I suppose everybody assesses his or her position on a regular basis.

**Senator Riley:** Are you anticipating any resignations or a resignation?

**Mr. Roberts:** Not that I know of. There is no doubt that we have several people who have 35 years' service. If an individual has 35 years' service and is 55 years old, then he can take advantage of the pension conditions. We have received no formal application for early retirement from top management in the company, if that is what you mean.

**Senator Riley:** At one point we were discussing the internal accounting procedures of the company. Is it true that within a

[Traduction]

pas disposés à les faire. Par conséquent, la seule façon de résoudre le problème, à notre avis, c'est de suivre la même voie que les États-Unis, où la Société Amtrak a été créée et investie de certains pouvoirs en vertu d'une loi. Cette société a donc des moyens d'influence qui lui permettent de négocier, ce qui n'est pas notre cas.

Le seul moyen à ma disposition, c'est de refuser de prolonger un contrat en vigueur ou une entente d'exploitation en vigueur. C'est notre seul arme de défense. C'est du gouvernement que dépendent nos seuls autres moyens de pression, et il devrait légiférer pour permettre à la Société VIA de s'en servir.

**Le sénateur Riley:** Pour en revenir à la question du consensus, pour ce qui est de la haute direction de VIA, tous les administrateurs et, disons, le comité exécutif, s'entendent-ils entièrement quant à l'exploitation de la Société à l'heure actuelle?

**M. Roberts:** Eh bien, pour ce qui est des administrateurs et du conseil, j'en suis le président. Ce conseil se compose actuellement de 16 membres. Quinze d'entre eux proviennent de l'extérieur. Je suis le seul membre du conseil à faire partie de la Société.

**Le sénateur Riley:** Les autres sont tous nommés?

**M. Roberts:** Ils sont nommés, effectivement. Ils n'ont rien à voir avec VIA. Autrement dit, ils ne s'occupent pas de la gestion de la Société.

Dans bien des entreprises, la plupart des administrateurs sont en même temps cadres supérieurs, mais dans le cas de VIA, un seul membre du conseil d'administration fait partie de la haute direction de la Société, et c'est moi. Les autres viennent tous de l'extérieur.

**Le sénateur Riley:** Vous attendez-vous que certains de vos cadres supérieurs démissionnent dans un proche avenir?

**M. Roberts:** Je ne comprends pas ce que vous voulez dire, sénateur Riley.

**Le sénateur Riley:** Le bruit court, et je l'ai souvent entendu, qu'un ou deux cadres supérieurs de la Société sont sur le point de démissionner.

**M. Roberts:** Des cadres supérieurs?

**Le sénateur Riley:** Oui.

**M. Roberts:** Je regrette, mais je ne suis pas au courant. Il y a toujours des gens qui envisagent de prendre une retraite anticipée. Tout les monde réévalue son poste de façon régulière, je suppose.

**Le sénateur Riley:** Vous attendez-vous à une ou plusieurs démissions?

**M. Roberts:** Pas à ma connaissance, non. Il ne fait aucun doute que bon nombre de nos employés ont déjà 35 ans de service à leur actif. Si quelqu'un a 55 ans et compte 35 années de service, il peut prendre sa retraite avec pleine pension. Nous n'avons reçu aucune demande de retraite anticipée de la part d'un cadre supérieur, si c'est là ce que vous voulez dire.

**Le sénateur Riley:** Nous avons discuté à un moment donné des méthodes de comptabilité interne de la société. Est-il exact

[Text]

period of five months in either 1981 or 1982 a couple of your employees in Central Station were charged with embezzlement? They were embezzling by manipulating ticket sales I believe.

**Mr. Roberts:** There was an incident at Central Station with respect to the sale of suburban tickets on the commuter services, but it was not with regard to VIA tickets.

**Senator Riley:** When those parties were prosecuted and convicted, do you know whether the presiding judge severely criticized the accounting procedures of VIA Rail at Central Station?

**Mr. Roberts:** I am sorry, I don't know the details of that matter, but we can get some answers for you, if you like.

**Senator Riley:** Do you have any knowledge of further embezzlement across the country because of lax accounting procedures?

**Mr. Roberts:** It all depends upon what you call "embezzlement." I cannot recall any such incidents at this particular time. Internal and external audits are carried on on an ongoing basis. Four different groups do audits within the company, and these audits are undertaken to ensure that everything is in order. They are conducted on a spot-check basis, and as far as we are concerned, we have a very effective internal audit group.

Of course, the internal audit group will turn up certain things that require correction. If it is wrongdoing by an employee of a criminal nature, we will take action, and we do so on a consistent basis, but VIA Rail Canada is not the only company that follows this procedure. Every company that is properly managed would do the same thing.

**Senator Riley:** Do you have a method of insuring these losses?

**Mr. Roberts:** That is a legal question and it would also involve what is done before the courts. Perhaps Mr. Fortin could answer your question.

**Mr. Fortin:** Mr. Chairman and Senator Riley, as to the question of recovery of moneys lost in such circumstances, VIA has provided for bond insurance as is usual in this type of business for employees who are carrying on this type of operation. As Mr. Roberts mentioned, we have an internal audit group as empowered under the Railway Act. We have a police service, and we follow such goings-on very closely. When something is uncovered and there is cause for criminal action, the matter is referred to the Attorney General in the respective province and from that point on handled by that department as a public prosecution. At that point our role is to provide witnesses as they are subpoenaed.

The charges to which you referred earlier are following this same course. I was told recently that one charge is beyond the stage of the preliminary inquiry. But at this moment I cannot

[Traduction]

que pendant une période de cinq mois en 1981 ou en 1982, quelques employés de la Gare centrale ont été accusés de détournement de fonds? Sauf erreur, ils auraient empoché une partie du produit de la vente des billets.

**M. Roberts:** Il y a effectivement eu un incident de ce genre à la Gare centrale en ce qui concerne la vente des billets pour les trains de banlieue, mais cela n'a rien à voir avec les billets de VIA Rail.

**Le sénateur Riley:** Lorsque les employés en question ont été traduits devant les tribunaux et condamnés, savez-vous si le président du tribunal a condamné sévèrement les méthodes comptables de VIA Rail à la Gare centrale?

**M. Roberts:** Je regrette, mais je ne suis pas au courant des détails de cette affaire; mais si vous le désirez, nous pourrions peut-être obtenir les renseignements que vous demandez.

**Le sénateur Riley:** Seriez-vous au courant d'autres détournements de fonds qui auraient eu lieu ailleurs au Canada et qui seraient imputables à des méthodes comptables relâchées?

**M. Roberts:** Tout dépend de ce que vous entendez par «détournements de fonds». Je ne puis me souvenir d'incidents de ce genre pour le moment. On procède en permanence à des vérifications internes et externes. Quatre groupes différents effectuent ces vérifications à l'intérieur de la compagnie pour s'assurer que tout est en règle. Ils effectuent des contrôles intermittents, et nous trouvons notre groupe de vérification interne très efficace.

Évidemment, le groupe de vérification interne trouve de temps à autre des anomalies à rectifier. Si un employé a commis une infraction criminelle, nous sévissions, et les mesures prises sont uniformes, mais VIA Rail n'est pas la seule société à agir ainsi. C'est le fait de toute entreprise bien administrée.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous le moyen de vous protéger contre les pertes de ce genre?

**M. Roberts:** C'est là un aspect juridique qui dépendrait des procédures intentées devant les tribunaux. M. Fortin pourrait peut-être répondre à cette question.

**M. Fortin:** Monsieur le président et sénateur Riley, pour ce qui est de l'argent qu'elle perd en pareilles circonstances, la Société VIA Rail a prévu une assurance contre les malversations possibles de ses employés qui effectuent ce genre de travail analogue au cautionnement des caissiers. Comme l'a signalé M. Roberts, nous avons un groupe de vérification interne qui détient ses pouvoirs de la loi sur les chemins de fer. Nous disposons en outre d'un service de police, et nous surveillons très étroitement ce genre d'activités. Quand nous découvrons quelque chose et estimons qu'il y a lieu d'intenter une action, nous saisissons de l'affaire le procureur général de la province intéressée, et c'est le ministère public qui s'en charge. Par la suite, notre rôle se limite à fournir les témoins qui sont sommés de comparaître.

L'affaire dont vous avez parlé tantôt est instruite de cette façon. On m'a dit récemment que l'instruction dans le cas d'un employé mis en accusation avait franchi l'étape de l'enquête



[Text]

tell you, without calling my office, the stage which those two proceedings have reached.

**Senator Riley:** Has the pass problem in respect to VIA providing passes for CN and CP employees and their families been resolved, and what is the cost of that benefit per year?

**Mr. Roberts:** In 1981, the latest year for which we have figures, the cost was approximately \$13 million for these passes. We received for that \$13 million approximately \$900,000 from the other rail companies.

**Senator Riley:** I would think that that would have a very serious effect on your budget.

**Mr. Roberts:** Certainly, if we received the total \$13 million it would mean an added \$12 million in revenue. On the other hand, many people say that if the passes were not available, they would not travel as much on the railways and that, therefore, you could not rely on that \$12 million.

In any event, your question was, do we have any agreements with the railways. Over the past two weeks we arrived at and signed an agreement with Canadian Pacific and Canadian National with respect to the passes. I would not like to disclose the contents of those agreements, because Canadian National and Canadian Pacific, and VIA for that matter, are now in negotiations with the labour unions. Although we have agreements with CN and CP, there must also be agreement between CN and CP and their labour unions. That process is now going on, and I would not want to disclose the agreements that have been entered into between VIA, CN and CP with respect to the passes. All I can say at this point is that we have been successful in increasing the revenues to VIA derived from passes.

**Senator Riley:** Are you familiar with the articles that appeared in *Le Devoir* on March 3 and March 8, 1982 with reference to a statement made by the Honourable Michel Clair. It refers to his correspondence with Mr. Pepin.

**Mr. Roberts:** Mr. Clair has made several statements lately. Does this one have to do with the commuter services in Montreal?

**Senator Riley:** It has to do with both commuter services and the cuts in service. Mr. Clair raised the point that VIA Rail would probably suffer as a result of the money that the federal government would have to put out for the freight services.

**Mr. Roberts:** I do not know what the government financing would be nor do I know about the liabilities of the government. I know we have a very reasonable budget before Treasury Board at the moment for which we are awaiting approval. I do not know what trade-offs will be made. I suppose Mr. Clair is referring to trade-offs between passenger services and the increased capacity in the west, the Crow rate issue, and all the other issues that are now pending.

[Traduction]

préliminaire. Pour l'instant, je ne saurais vous dire, à moins de communiquer avec mon bureau, où en sont les choses dans le cas de ces deux mises en accusation.

**Le sénateur Riley:** A-t-on réglé le problème des cartes de circulation que VIA Rail distribue aux employés du CN et du CP ainsi qu'à leur familles, et combien coûte ce privilège par année?

**M. Roberts:** En 1981, la dernière année à l'égard de laquelle nous disposons de données, ces cartes de circulation ont coûté 13 millions de dollars environ. De ces 13 millions, nous avons reçu quelque \$900,000 des autres sociétés ferroviaires.

**Le sénateur Riley:** Je pense que cela aurait un effet très sérieux pour votre budget.

**M. Roberts:** Bien sûr. Si nous recevions le total des 13 millions, cela nous apporterait une augmentation de recettes de 12 millions. Par contre, beaucoup de gens disent que si les cartes de circulation n'existaient pas, ils n'emprunteraient pas le train si souvent, ce qui fait qu'on ne pourrait pas compter sur ces 12 millions.

De toute façon, vous avez demandé si nous avions des accords avec les chemins de fer. Au cours des deux dernières semaines, nous avons conclu et signé un accord avec le Canadien Pacifique et le Canadien National au sujet des cartes de circulation. Je ne tiens pas à divulguer la teneur de ces accords, parce que Canadien National et Canadien Pacifique, comme VIA d'ailleurs, sont actuellement en négociation avec les syndicats. Même si nous avons des accords avec CN et CP, il faut qu'il y ait également accord entre CN et CP et leurs syndicats. Les démarches sont en cours, et je ne tiens pas à divulguer la teneur des accords passés entre VIA, CN et CP au sujet des cartes de circulation. Tout ce que je puis dire pour l'instant, c'est que nous avons réussi à augmenter les recettes apportées à VIA par les cartes de circulation.

**Le sénateur Riley:** Êtes-vous au courant des articles qui ont paru dans *Le Devoir* du 3 et du 8 mars courant au sujet de la déclaration de l'honorable Michel Clair? Elle concerne la correspondance échangée avec M. Pepin.

**M. Roberts:** Monsieur Clair a fait plusieurs déclarations ces derniers temps. Est-ce que cela concerne les services de banlieue à Montréal?

**Le sénateur Riley:** Elle concerne à la fois les services de banlieue et les réductions de service. M. Clair a affirmé que VIA Rail pâtirait probablement de l'argent que le gouvernement fédéral aurait à sortir pour les transports de marchandises.

**M. Roberts:** Je ne suis pas au courant du financement gouvernemental, ni des obligations du gouvernement. Je sais que nous avons devant le Conseil du Trésor un budget très raisonnable et nous en attendons l'approbation. Je ne sais pas quels arbitrages vont être réalisés. Je suppose que M. Clair veut parler d'arbitrages entre les services-voyageurs et l'augmentation de capacité dans l'Ouest, du dossier du tarif du Corbeau et de toutes ces autres questions actuellement en suspens.

[Text]

**Senator Riley:** There are still many questions I should like to ask but I must leave shortly.

However, I am particularly concerned with the Bombardier contracts. Is there a possibility, because of budgetary problems, that the LRC equipment which is to be manufactured by Bombardier will be delayed indefinitely?

**Mr. Roberts:** All I can say, Mr. Chairman, is that the LRCs will be ordered as soon as our budget has been approved.

**Senator Riley:** Which could be years from now.

**Senator Langlois:** Are you not anticipating an escalation in the cost of this equipment if the approval of your budget is delayed?

**Mr. Roberts:** We have signed a provisionary contract. The agreement must be consummated by April 8 of this year. If the capital budget has not been approved before April 8, then that agreement would lapse and, in that event, I agree that the costs could go up.

**The Chairman:** Have you any reason to expect that your budget will be approved before April 8?

**Mr. Roberts:** I certainly hope it will be approved by then because, if our capital budget is not approved before April 8, we will be in trouble with respect to the LRCs.

**The Chairman:** Did you say that you had a fixed date when you were to appear again before the Treasury Board, or did I misunderstand you?

**Mr. Roberts:** No, we do not have a fixed date. We are not sure whether we will be appearing before Treasury Board.

**Senator Rowe:** In your initial statement, you made reference to Dr. Heads' statements here last week. You challenged Dr. Heads' assertion that part of the problem was due to VIA's bad forecasting. In defence, you said that that was not the case and part of the trouble arose from the fact that the failure rates were much higher than you had expected.

Are you not, by implication, if not directly, saying that Dr. Heads was right to the extent that your forecasting of failure rates was in error or inadequate? Could you elaborate on what is encompassed by the term, "failure rates?"

**Mr. Roberts:** We are talking about 1979. At the end of October, 1978, we took over the western Transcontinental. We were taking over everything else on April 1, 1979. Therefore, we had forecast certain things for 1979. We gave that information to Canadian Pacific and Canadian National.

We had forecast certain diesel-locomotive miles and since, at that point, we owned all the equipment, we forecast how much of our equipment would be used. However, part of our agreement with the railways is that, if one of our units goes defective, then we could rent a unit from the railways. We were off in the forecast of how many of these units would go

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Il y a encore beaucoup de questions que j'aimerais poser, mais il faut que je parte bientôt.

Cependant, je me préoccupe spécialement des contrats Bombardier. Est-il possible que, pour des raisons de difficultés budgétaires, le matériel LRC qui doit être construit par Bombardier soit retardé indéfiniment?

**M. Roberts:** Tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est que les LRC vont être commandés dès que notre budget aura été approuvé.

**Le sénateur Riley:** Ce qui pourrait prendre des années.

**Le sénateur Langlois:** Est-ce que vous ne prévoyez pas d'escalade des coûts de ce matériel pour le cas où l'approbation de votre budget serait retardée?

**M. Roberts:** Nous avons signé un contrat provisoire. Ce contrat doit être confirmé d'ici au 8 avril prochain. Si le budget d'investissement n'est pas approuvé avant le 8 avril, l'accord deviendra caduc, et alors je reconnais que les coûts augmenteraient.

**Le président:** Avez-vous des raisons de prévoir que votre budget sera approuvé avant le 8 avril?

**M. Roberts:** J'espère sincèrement qu'il sera approuvé d'ici là, car si notre budget d'investissement n'est pas approuvé avant le 8 avril, nous serons en difficulté avec le LRC.

**Le président:** Avez-vous dit que vous aviez une date fixe pour votre comparution devant le Conseil du Trésor, ou si je vous ai mal compris?

**M. Roberts:** Non, nous n'avons pas de date fixe. Nous ne sommes pas certains de comparaître devant le Conseil du Trésor.

**Le sénateur Rowe:** Dans votre déclaration initiale, vous avez parlé des déclarations faites ici par M. Heads la semaine dernière. Vous avez contesté l'affirmation de M. Heads voulant que les problèmes soient attribuables en partie aux mauvaises prévisions de VIA. Vous avez dit pour votre défense que ce n'était pas exact, que les difficultés venaient en partie de ce que le taux de pannes avaient été beaucoup plus élevés que prévu.

Est-ce qu'indirectement, sinon directement, vous ne reconnaissez pas ainsi que M. Heads avait raison, en ce sens que vos prévisions de taux de pannes étaient inexactes ou insuffisantes? Pourriez-vous donner des précisions sur ce que vous appelez «taux de pannes»?

**M. Roberts:** Nous parlons de 1979. A la fin d'octobre 1978, nous avons pris en charge le Transcontinental de l'Ouest. Nous devons prendre tout le reste en charge le 1<sup>er</sup> avril 1979. Nous avions donc prévu certaines choses pour 1979. Nous avons donné ces renseignements au Canadian Pacifique et au Canadien National.

Nous avions prévu un certain nombre de milles de locomotives diesel, et comme à ce moment-là nous étions propriétaires de l'ensemble du matériel, nous avons fait une prévision de la quantité de notre matériel qui serait utilisée. Cependant, notre accord avec les chemins de fer prévoit notamment que si l'une de nos locomotives tombe en panne, nous pourrions en louer



*[Text]*

defective and how many units we would have to get from Canadian Pacific.

The problem is that, when we are billed by Canadian Pacific, the bill says that we owe them this much money for a specific month. We have no details as to what is included in that bill. Whether those additional diesel-unit miles are charged, we do not know.

As you know, there is a forecast made for the year. We receive anticipated costs from the railways, and they say that, with a particular work load, they anticipate costs to be so much for each month. They have 90 days after the month-end to send us a bill for that month. This is a bill which would correct any anomalies that there may be in the anticipated costs.

Then, 120 days after the close of the year, they send us the thirteenth bill. It is obvious that, for 1979, instead of Canadian Pacific adjusting the anticipated costs by the month-end bill and including the cost for the additional diesel-unit miles, they just waited until the thirteenth bill was submitted in order to charge us for that.

There was no way that we could anticipate that that would happen, because we had additional diesel unit miles, but we had fewer train miles and fewer car miles. So, the workloads in some areas were down; the workloads in some areas were up, but we did not know throughout that year what we would be charged for. All we knew was that in total that would happen. They did not adjust that during the year, so they put that on the thirteenth bill.

That is the only explanation I have for that, because none of our people has access to the documents to determine what is in those bills.

In the documents that we have tabled today, there are samples of the bills that we get from Canadian Pacific and samples of the bills that we get from Canadian National. As far as the Canadian Pacific bill is concerned, there is little or no information; as far as the Canadian National bill is concerned, the situation has evolved and we are getting some information from Canadian National, as you will see from the bill.

We extended that agreement because I did not want to sign a new agreement, since the railways were unwilling to give us a fixed-price contract. Therefore, the only thing we agreed to was an extension of the agreement to December 31, on condition that we would work together with the government and CTC to arrive at a fixed-price contract for January 1, 1983. In addition to that, the three railways must work with Transport Canada to develop VIA's information needs, and determine how the railways can meet those needs.

*[Traduction]*

une aux chemins de fer. Nous avons raté le but dans la prévision du nombre de locomotives qui tomberaient en panne et du nombre de locomotives qu'il faudrait obtenir de Canadien Pacifique.

Le problème c'est que, quand nous recevons une facture de Canadien Pacifique, la facture dit que nous lui devons tant pour le mois considéré. Nous n'avons pas de détails sur ce que cette facture prévoit. Nous ne savons pas si ces milles supplémentaires de locomotives diesel sont facturés.

Comme vous le savez, il existe des prévisions annuelles. Les sociétés ferroviaires nous communiquent les prévisions de coûts. En fonction de certains services, elles calculent combien il leur en coûtera tous les mois. Après la fin de chaque mois, elles disposent de 90 jours pour nous faire parvenir une facture pour ce mois. La présente mesure corrigera les lacunes des prévisions de coûts.

C'est ainsi que dans les 120 jours suivant la fin de l'année, elles nous font parvenir la treizième facture. Pour l'année 1979, il est évident qu'au lieu d'ajuster les prévisions de coûts dans les factures de fin de mois et d'y inclure les coûts supplémentaires pour les milles motrices diesel, le Canadien Pacifique a attendu la treizième facture pour nous assener cette note.

Nous ne pouvions absolument pas prévoir qu'une pareille chose se produirait parce que si nous avions des milles motrices diesel en sus, nous avions par contre des milles trains et des milles wagons en moins. Ainsi, dans certaines régions, le volume des services était à la baisse, tandis que dans d'autres il était à la hausse; mais tout au long de l'année, nous avons ignoré combien il nous en coûterait. Nous savions uniquement que nous l'apprendrions par le total. La société ferriviaire n'a pas ajusté ses coûts pendant l'année; elle a tout mis sur la treizième facture.

C'est la seule explication que je puis donner à ce sujet, car aucun membre de notre personnel n'avait accès aux documents qui nous auraient permis de savoir ce que contenaient ces factures.

Le document que nous avons déposé aujourd'hui renferme des échantillons des factures que nous avons reçues du Canadien Pacifique et du Canadien National. La facture du Canadien Pacifique ne contient pratiquement aucun renseignement. Quant à la facture du Canadien National, elle est plus détaillée. En effet, nos relations avec les dirigeants du Canadien national ont évolué et nous réussissons à obtenir davantage de renseignements.

L'accord actuel a été prorogé parce que je ne voulais pas en signer un nouveau étant donné que les sociétés ferroviaires refusaient de conclure un contrat à prix fixe. Par conséquent, nous avons uniquement convenu de proroger l'accord jusqu'au 31 décembre, sous réserve qu'on collabore avec le gouvernement et la Commission canadienne des transports pour conclure un contrat à prix fixe d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 1983. En outre, les trois sociétés ferroviaires doivent collaborer avec Transports Canada pour recenser les besoins de renseignements de VIA et déterminer les moyens d'y satisfaire.

[Text]

So, that process will take place during 1982, and I am hopeful that by the end of the year we will have resolved many of these problems.

If the railways are unwilling to go that route, as they have been in the past, then the only alternative is a comprehensive VIA Rail Canada act.

**The Chairman:** I wonder if I might just ask you a question or two with reference to this information on the bills which, of course, is something you brought up the first time you were here. I think at that time you said that the audit that is conducted by the CTC was not an audit to ascertain whether services were adequate for the moneys charged, or something of that nature. I think it is probably fair to say that when the officials from the CTC appeared before us, they did not disagree with you, but did agree that a necessary management tool for cost control and planning would be an audit which was directed to value for money expended, as well as for other things.

Are you any nearer to that situation? You are not able to conduct such an audit yourself, I gather, because you do not get the information required to enable you to do that, but are you any nearer to getting that information?

**Mr. Roberts:** No, we are not. What the CTC does do is a procedural audit. This is what those officials told the committee, from my reading of the evidence. There is no doubt that what we need is a management audit, or the capability of doing a management or operational audit. That is why we want to associate costs with workloads. We want to see if the costs that we are being charged and the workload that is being produced make sense. We do not have that capability now.

So, these are the things we are working with the railways on now. It is to try to develop these things.

**Senator Langlois:** Probably this information has been provided to the committee, but I am not sure because, just like this morning, I had to attend another committee before attending this one and as a result was late.

The bills you are referring to, are they on a monthly basis? How do you get the thirteenth and fourteenth bill?

**Mr. Roberts:** What happens, senator, is this; under R-6313 or the costing order of the CTC, it is an after-the-fact accounting system. So, we give our workloads to the railways—our projected workloads for the year—and they cost those as per costing order R-6313 and advise us what they estimate it will cost us for the year. They divide that up monthly.

Up to 90 days after the end of each month, if they have made an error in those anticipated costs, they can adjust that through this mechanism.

So, they go through the year like that and adjust the anticipated costs for each month by the so-called adjustment bill, but then 120 days after the end of the year—after all the accounts have been closed for the year and the accountants

[Traduction]

Ce processus se poursuivra pendant 1982 et j'espère que, d'ici la fin de l'année, nous aurons résolu un grand nombre de ces problèmes.

Si les sociétés ferroviaires refusent d'opter pour cette voie, comme elles l'ont fait dans le passé, la seule solution serait de promulguer une loi complète sur VIA Rail Canada.

**Le président:** Puis-je poser une question ou deux au sujet des renseignements sur les factures, ce dont vous avez parlé la première fois que vous avez comparu devant nous. Je crois qu'à cette occasion vous avez dit que la vérification effectuée par la Commission canadienne des transports ne visait pas à s'assurer que les services rendus étaient compatibles avec les sommes réclamées ou quelque chose du genre. En toute honnêteté, je vous signale que, lorsque les porte-parole de la CCT ont comparu ici, ils n'ont pas constaté cela, mais ils ont ajouté qu'une vérification axée sur l'évaluation de la valeur des services par rapport aux sommes dépensées et à d'autres facteurs serait un outil de gestion nécessaire aux fins du contrôle des coûts et de la planification.

Est-ce que vous progressez dans cette direction? Je suppose que vous n'êtes pas en mesure d'effectuer vous-même une vérification de ce genre parce que vous ne recevez pas les renseignements qui vous permettraient de le faire, mais êtes-vous sur le point d'obtenir ces renseignements?

**M. Roberts:** Non. La CCT effectue une vérification des procédures. D'après les témoignages que j'ai lus, c'est ce que ces fonctionnaires ont déclaré au comité. Il ne fait aucun doute qu'il faut que nous procédions à une vérification de gestion ou d'exploitation ou que nous soyons en mesure de le faire. Voilà pourquoi nous voulons comparer les coûts avec les services. Nous voulons savoir si les coûts que l'on nous demande d'assumer sont compatibles avec les services rendus. Nous n'en avons pas la possibilité à l'heure actuelle.

Voilà les problèmes que nous essayons de régler avec les chemins de fer.

**Le sénateur Langlois:** Le comité a probablement obtenu ces renseignements, mais je n'en suis pas certain, car j'ai dû assister à une autre séance de comité ce matin, avant de venir ici; par conséquent, je suis arrivé en retard.

Les factures dont vous parlez sont-elles mensuelles? Comment recevez-vous les treizième et quatorzième factures?

**M. Roberts:** Voici ce qui se passe, monsieur le sénateur: En vertu de l'ordonnance R-6313 ou Ordonnance sur les frais de la CCT, il s'agit d'un système de comptabilité rétroactive. Nous disons aux sociétés de chemins de fer quels services nous comptons demander pour l'année; elles nous disent combien cela nous coûtera pour l'année, en se basant sur l'Ordonnance sur les frais R-6313 de la CCT, et elles répartissent ce montant sur douze factures mensuelles.

Dans un délai maximum de 90 jours à partir de la fin de chaque mois, les sociétés peuvent rajuster leurs calculs selon ce mécanisme si leurs prévisions sur les frais sont fausses.

Par conséquent, c'est ainsi qu'elles procèdent durant toute l'année, et elles apportent les rectifications qui s'imposent aux frais mensuels par le biais de la facture de rajustement. Mais elles établissent la treizième facture 120 jours après la fin de



[Text]

have had an opportunity to look at the total situation—there is scope for a thirteenth bill. Because there are 12 monthly bills, this is called the “thirteenth bill.” They can adjust anything that went wrong in the previous year in this thirteenth bill.

It could be that the CTC has taken a decision, for some reason or another, to increase the allowable interest rate for certain charges, or there may be changes in the methodology that have been approved by the CTC. Usually CTC decisions come down as a result of applications by the railways. The problem is that, when the CTC makes a decision, it makes the decision retroactive to the date of the request by the railways, normally. That application could have been made two or three years prior to the decision being made.

So, all of these things are taken into consideration. For instance, somebody could have forgotten a million dollars someplace during the year, so the opportunity they have in the thirteenth bill is to correct that and add the million dollars.

So, it is an after-the-fact accounting, and the problem is that nobody knows, not VIA or the government, what funding is required because we do not know what we are going to get until we get it. So, it is difficult to provide the necessary funding for that eventuality—it is impossible.

**Senator Langlois:** But if their monthly estimate is greater than the expense incurred, are you credited for that portion?

**Senator Rowe:** Has that happened?

**Mr. Roberts:** No, and unfortunately I was hoping that this fourteenth bill would have been in favour of VIA.

**Senator Langlois:** As a credit note.

**Mr. Roberts:** If you look back at the history I think I am right in saying that when the railways submitted claims for subsidies directly to the CTC, and the CTC was responsible for that budget, the claims invariably had been reduced and the CTC did not allow all of the moneys that the railways had requested. I was hoping that the same thing would happen in 1979, but it turns out that 1979 was the exception to the rule, and now, instead of railways having overestimated the costs, the CTC tells us they underestimated the costs and, therefore, we owe another \$3.2 million to the railways.

**Senator Langlois:** Reverting to those defects or bugs that were found in the equipment that you are experimenting with, are you in any way, shape or form protected against any expenditures that would be incurred in respect of those defects?

**Mr. Roberts:** The correction of the defects is the responsibility of Bombardier. The way it affects us, of course, is in our revenue budget because, if they were in regular service, we would have lower operating costs, and, secondly, we should be able to generate more revenue, and of course that is something that VIA has to manage and deal with.

[Traduction]

l'année, quand tous les comptes pour l'année sont terminés et que les comptables ont eu l'occasion de vérifier le tout. On l'appelle «la treizième facture» parce qu'il y a 12 factures mensuelles. Les sociétés de chemins de fer peuvent rectifier toutes les erreurs de l'année précédente dans la treizième facture.

Il se pourrait que la CCT ait décidé, pour une raison ou pour une autre, d'augmenter le taux d'intérêt permis pour certains frais ou que les méthodes approuvées par la CCT soient modifiées. D'habitude, la CCT prend certaines décisions à la suite des demandes des sociétés de chemins de fer. Le problème, c'est que, lorsque la CCT prend une décision, cette décision est normalement rétroactive à la date à laquelle les chemins de fer ont fait leur demande. Une demande pourrait très bien avoir été faite deux ou trois ans avant que la décision ne soit prise.

On tient compte de tous ces éléments. Ainsi, si quelqu'un a oublié un compte d'un million de dollars durant l'année, cette erreur peut être rectifiée grâce à la treizième facture à laquelle on peut ajouter cette somme.

Par conséquent, il s'agit de comptabilité rétroactive. Le problème, c'est que personne ne sait, ni VIA ni le gouvernement, quels crédits sont nécessaires, pour la bonne raison que l'on ignore le montant de cette facture avant d'avoir reçue. Il est difficile de prévoir les crédits nécessaires à cet effet; c'est même impossible.

**Le sénateur Langlois:** Mais si les frais mensuels sont supérieurs aux frais réels, vous créditez-vous la différence?

**Le sénateur Rowe:** Est-ce que c'est déjà arrivé?

**M. Roberts:** Non, malheureusement; j'espérais pourtant que cette quatorzième facture serait en faveur de VIA.

**Le sénateur Langlois:** Que vous auriez eu un crédit.

**M. Roberts:** Si l'on remonte en arrière, on se rend compte que j'ai raison de prétendre que, lorsque les chemins de fer ont demandé directement des subventions à la CCT alors que ce budget relevait d'elle, le montant indiqué dans les demandes a été invariablement réduit, c'est-à-dire que la CCT n'a pas donné aux sociétés de chemins de fer tout l'argent qu'elles réclamaient. J'espérais que la même chose se produirait en 1979, mais il s'avère que 1979 a été une exception à la règle, et la CCT nous annonce maintenant qu'au lieu d'avoir surestimé les coûts, les sociétés ferroviaires les ont sous-estimés, de sorte que nous leur devons 3.2 millions de dollars de plus.

**Le sénateur Langlois:** Pour revenir à ces défauts ou «pépins» qui ont été décelés dans le matériel que vous expérimentez, êtes-vous de quelque façon que ce soit protégés contre les dépenses que vous ferez encourir ces défauts?

**M. Roberts:** C'est à Bombardier qu'il appartient de corriger ces défauts. Mais ces défauts ont bien sûr une incidence sur notre budget des recettes car si ce matériel était en service régulier, nos frais d'exploitation seraient inférieurs et, deuxièmement, nous serions en mesure de réaliser des recettes supérieures; c'est bien sûr un problème dont VIA Rail doit tenir compte et auquel elle doit remédier.

[Text]

**Senator Langlois:** This guarantee against defects from the manufacturer of the equipment is for a period of how many years or months?

**Mr. Roberts:** This is not a definitive answer, but it is approximately two years. I can get that information for you.

**Senator Bell:** Has there been any recent discussion with the Minister of Transport about the likelihood of a VIA Rail Canada bill?

**Mr. Roberts:** Yes, there has, and the minister supports a comprehensive VIA Rail Canada bill.

**Senator Bell:** When would that be?

**Mr. Roberts:** As soon as possible.

**Senator Langlois:** When the bell stops ringing.

**The Chairman:** There are one or two questions that I should like to ask arising out of what Mr. Roberts said. In discussing relations between yourselves and CN and CP, you said there were certain things that they refused to give up. My question is: What kind of things do they refuse to give up?

**Mr. Roberts:** There are many, many things, Mr. Chairman, one of which is information. We want information but the railways have to consent to give it to us. We want shorter schedules for passenger trains.

**The Chairman:** What do you mean by shorter schedules?

**Mr. Roberts:** We are running our passenger trains too slow, but there are all kinds of ramifications involved in shortening the schedule, particularly, the impact on freight trains. We have an incentive fund for on-time performance of trains, and that fund is 10 per cent of our gross revenue.

**The Chairman:** That is payable to whom?

**Mr. Roberts:** That is payable to the railways if they run passenger trains and meet certain objectives. The shorter the schedule, the more difficult it is to achieve that schedule, and, therefore, the more difficult it is to earn money from the incentive fund. What we are trying to do is to change that, but in order to make the change it must be acceded to by the railway.

**The Chairman:** When you appeared here before, and again this morning, you put considerable emphasis on the importance of having fixed-price contracts with the railways. What do you mean by a fixed-price contract?

**Mr. Roberts:** As we envision it, it would be a fixed unit price contract so that for every train mile, car mile and other units of that type that we ask the railway to operate, we would pay them so much. Regardless of what it costs them, we would pay them so much, so that if we ran so many car miles, so many train miles, and so many of these other units in a given month, then there would be a fixed unit price for each one of those, and all we would have to do is take the number of units that we ran, multiply them by the unit price, and that is what we would pay the railways. The beauty of that is that the railways

[Traduction]

**Le sénateur Langlois:** Cette garantie contre les défauts offerte par le fabricant du matériel vaut pour combien d'années ou de mois?

**M. Roberts:** Je n'en suis pas certain, mais la garantie vaut pour environ deux ans. Je chercherai à obtenir la réponse exacte pour vous.

**Le sénateur Bell:** Avez-vous discuté récemment avec le ministre des Transports de la possibilité qu'on présente un jour un bill concernant VIA Rail Canada?

**M. Roberts:** Oui, il en a été question, et le ministre est en faveur d'un bill global concernant VIA Rail Canada.

**Le sénateur Bell:** Quand le présenterait-on?

**M. Roberts:** Aussitôt que possible.

**Le sénateur Langlois:** Dès que s'arrêtera la cloche d'appel.

**Le président:** Il y a une ou deux questions que j'aimerais poser à la suite de ce qu'a dit M. Roberts. En parlant des relations entre vous-mêmes et le CN et le CP, vous avez dit que ces sociétés avaient refusé de céder sur certains points. Je voudrais savoir sur quels points elles refusent ainsi de céder.

**M. Roberts:** Il y a bien, bien des points, monsieur le président, notamment l'information. Nous voulons obtenir de l'information, mais les sociétés ferroviaires doivent consentir à nous la donner. Nous voulons des horaires plus courts pour les trains de voyageurs.

**Le président:** Que voulez-vous dire par horaires plus courts?

**M. Roberts:** Nos trains de voyageurs roulent trop lentement, mais des horaires plus courts entraîneraient toutes sortes de conséquences, surtout pour les trains de marchandises. Nous avons un système de primes d'encouragement pour la ponctualité de trains, et cette caisse correspond à 10 p. 100 de nos recettes brutes.

**Le président:** A qui ces primes sont-elles payables?

**M. Roberts:** Elles sont payables aux sociétés ferroviaires quand elles exploitent des trains de voyageurs et respectent certains objectifs. Plus les horaires sont courts, plus il est difficile de les respecter et, partant, plus il est difficile de gagner de ces primes d'encouragement. Nous tâchons de modifier ce système mais, pour ce faire, il faut obtenir le consentement des sociétés ferroviaires.

**Le président:** Lors de vos comparutions antérieures devant notre comité, et ce matin encore, vous avez insisté énormément sur l'importance de conclure des contrats à prix fixes avec les sociétés ferroviaires. Qu'entendez-vous par contrats à prix fixes?

**M. Roberts:** De la façon dont nous l'envisageons, il s'agirait d'un contrat nous engageant à payer un prix fixe par unité d'exploitation, c'est-à-dire que nous paierions un prix déterminé pour chaque train-mille, wagon-mille et autres unités d'exploitation de ce genre que nous chargeons les sociétés ferroviaires d'effectuer. Sans égard à leurs frais d'exploitation, nous leur paierions un montant prédéterminé, de sorte qu'après avoir fait rouler tant de wagons ou tant de trains sur tant de milles, après avoir accumulé tant de ces unités au cours d'un mois donné, nous n'aurions plus qu'à multiplier le nombre de



[Text]

would have a built-in incentive to reduce costs, because if we pay them \$1 for a car mile and they can reduce costs where it would only cost them 90 cents, then they would benefit by the additional 10 cents.

The problem at this moment is that for every direct dollar expended under Costing Order R-6313, there are overheads that can be applied to that dollar. The more dollars that are spent, the more overhead can be applied. Therefore, there is no incentive to improve productivity. In any business, if you do not have any productivity gains to offset the inflation costs, you are in trouble because you have to absorb every dollar of your inflation costs.

Two-thirds of VIA's total costs are in contracts with the railways, so that means that on two-thirds of our business the productivity gains are missing, and, therefore, what we have to absorb is the full effect of inflation. The way inflation is these days, that is a serious impediment to the system.

**The Chairman:** So that we can understand you fully, is not your billing from CN charged at so much per unit and so much per car mile? How does the car mile enter into the billing?

**Mr. Roberts:** For additional car miles there are certain charges made. I believe I am right in saying that, and I would ask Mr. Horsman to confirm or correct that statement.

**Mr. Horsman:** Yes, we do have estimated costs for additional car miles. However, these are subject to the same adjustments in the thirteenth bill, as Mr. Roberts mentioned previously. While they do give some idea of what additional car miles are going to cost, they are still subject to the vagaries of the thirteenth and fourteenth bill as described earlier.

**Senator Langlois:** If I understood your answer correctly, Mr. Roberts, there is no incentive on the part of the CN or CP to reduce their costs.

**Mr. Roberts:** That is correct.

**Senator Langlois:** But there is probably necessity in the other direction though.

**The Chairman:** There are one or two questions I should like to ask about the LRC. I was struck by your statement that these are going to be or are, to the extent that they are in service, more comfortable trains than any train in existence. I suppose you had in mind even more comfortable than the new train in Britain or the somewhat long-established trains in Japan. What are the characteristics of the LRC which provide such improvement over the comfort provided by those other up-to-date trains?

**Mr. Roberts:** You are quite right, Mr. Chairman. In other countries they have had to rebuild the whole roadbed. In Canada the equipment has been designed to operate on exist-

[Traduction]

ces unités d'exploitation par le prix unitaire et à rémunérer les sociétés ferroviaires en conséquence. L'avantage de ce système, c'est qu'il présenterait un encouragement automatique à réduire les frais d'exploitation car si nous leur payons \$1 pour un wagon-mille et qu'elles réussissent à réduire leurs frais d'exploitation à 90c. seulement, elles bénéficieraient d'un 10c. additionnel.

Le problème pour le moment, c'est que des frais généraux peuvent s'appliquer pour chaque dollar dépensé directement en vertu de l'Ordonnance sur les frais n° R-6313. Plus on dépense de dollars, plus on peut appliquer de frais généraux. Il n'y a donc pas d'incitation à améliorer le rendement. Quelle que soit l'entreprise, si elle n'accroît pas sa productivité pour compenser l'inflation, elle éprouvera des difficultés parce qu'elle devra supporter chaque dollar qu'ajoute l'inflation.

Les deux tiers des frais globaux de VIA représentent des contrats passés avec les sociétés ferroviaires, ce qui veut dire que nous n'avons aucun gain de productivité pour les deux tiers de notre entreprise et que, par conséquent, nous devons supporter tous les effets de l'inflation. Étant donné le taux d'inflation d'aujourd'hui, c'est un obstacle considérable à surmonter.

**Le président:** Pour nous permettre de mieux comprendre la situation, la note que vous envoie le CN n'est-elle pas établie à tant de l'unité et à tant par mille-wagon? De quelle façon êtes-vous facturé pour les milles-wagons parcourus?

**M. Roberts:** Il y a des tarifs de prévus pour chaque mille-wagon additionnel. Je crois que c'est la formule prévue et je demanderai à M. Horsman de le confirmer ou de rectifier ce que j'ai dit.

**M. Horsman:** Oui, nous avons des évaluations en ce qui concerne les milles-wagons supplémentaires. Cependant, ces évaluations sont rajustées sur la treizième facture comme M. Roberts l'a mentionné tout à l'heure. Même si cela peut donner une bonne idée de ce que coûteront ces milles-wagons supplémentaires, on est toujours à la merci des hasards de la treizième et de la quatorzième factures comme on l'a dit tantôt.

**Le sénateur Langlois:** Si je vous comprends bien, monsieur Roberts, rien n'incite le CN ou le CP à réduire leurs coûts.

**M. Roberts:** C'est exact.

**Le sénateur Langlois:** Mais ils y sont peut-être obligés d'une autre manière.

**Le président:** J'aurais une ou deux questions à poser concernant les trains LRC. J'ai été étonné de vous entendre dire que ces trains seront, quand ils entreront en service, les trains les plus confortables au monde. Autrement dit, plus confortables que le nouveau train inauguré en Grande-Bretagne et plus confortables aussi que les fameux trains japonais qui déjà roulent depuis un bon bout de temps. Qu'est-ce qui permet au train LRC d'être tellement supérieur à cet égard à tous les autres trains?

**M. Roberts:** Vous avez parfaitement raison, monsieur le président. Ailleurs, on a été obligé de reconstruire les terre-pleins de voies. Au Canada, les nouveaux trains pourront être

[Text]

ing roadbeds. We have concentrated on the riding qualities of the LRC, with new trucks that have been designed and fabricated by Dofasco. The whole suspension system is an excellent one. We have taken a lot of care in insulating the car bodies so that cold and heat are kept out, and also sound is kept out. We have picture windows in the trains, but there are two panes of glass, and the air space between those two panes of glass exceeds two inches. An awful lot of noise normally comes through the glass when the two panes are close together, but this insulating procedure, with air between the two panes of glass, makes a tremendous difference. Everything is sort of soundproofed. The only thing that was giving us considerable trouble was the air conditioning system. One could hear the air conditioning system. That came to the fore because everything else was isolated. Bombardier has worked on the air conditioning and has reduced the noise of the system. We now have a quiet environment where one can hear music without straining one's ears. With regard to the interior of the train, instead of having the type of parcel racks that one normally finds on a train, they are now closed in, more like those on modern aircraft. They are sort of parcel lockers. There is also indirect lighting and a diffused air conditioning and heating system. The whole environment, the soft and restful colours, make a ride on the LRC an experience.

I have not travelled on the TGV, but I have spoken to people who have. The French have spent a great deal of money on the roadbed. They have built a new line to modern standards. They have put their train on it, and, of course, one gets a good ride. But you cannot compare that ride with the LRC. In connection with the TGV, that is hearsay. I have heard comments from other people.

**The Chairman:** From reading about it, I have been given to understand that when they built their brand new roadbed, they found that the cost per mile was less than building a highway of equal standard. Do you know anything about that?

**Mr. Roberts:** Yes. It gets back to the reason why there is such a good train service in Europe and there is not in North America. We have been concentrating on air and road transportation, and we have left rail passenger services to the railways. In a country like France, the government is responsible for air, roads and rail, and they have been able to make the trade-offs between the modes. Instead of spending all the money on the highways, they have spent it on rail, because that suited their purpose.

The problem in Canada is that 10 provinces are taking decisions for roads and the federal government has been taking decisions for air until VIA came along, and then, for the first time in Canadian history, the federal government became responsible for rail. So hopefully we can now start taking advantage of those trade-offs, if the federal and provincial governments get together and do some transportation planning.

**The Chairman:** What is the speed at which you confidently expect to operate the LRC when all the bugs are out?

[Traduction]

utilisés sur les voies existantes. Grâce aux nouveaux boggies conçus et fabriqués par Dofasco, nous avons amélioré la tenue de route du LRC. Tout le système de suspension fonctionne admirablement. Nous avons apporté un soin particulier à l'isolation des wagons pour mieux lutter contre le froid, la chaleur et aussi le bruit. Les wagons sont munis de fenêtres panoramiques mais ces fenêtres sont constituées de deux panneaux de verre espacés de plus de deux pouces. Quand les plaques de verre sont trop rapprochées, beaucoup de bruit entre à l'intérieur des wagons. Mais la différence est énorme si les deux panneaux sont suffisamment espacés. Tout a été ainsi insonorisé. Il n'y a que le système de climatisation qui nous a causé pas mal d'ennuis. On pouvait l'entendre marcher parce que justement tous les autres bruits avaient été éliminés. Cependant, la compagnie Bombardier est parvenue à réduire le bruit des climatiseurs. De sorte que l'on peut maintenant écouter de la musique sans devoir tendre l'oreille. A l'intérieur des voitures, les anciens porte-bagages ont été remplacés par des sortes de cases comme on en retrouve dans les avions d'aujourd'hui. Une sorte de case à bagages. Les voyageurs bénéficient également d'un éclairage indirect ainsi que d'un système de climatisation et de chauffage diffusé. Si on ajoute à cela une disposition et une décoration intérieures soignées, faire un voyage à bord d'un LRC devient toute une aventure.

Je n'ai pas eu l'occasion de voyager par le TGV mais j'ai rencontré des gens qui l'avaient fait. Les Français ont dû dépenser beaucoup d'argent pour améliorer leurs voies. Ils ont construit une nouvelle voie selon les normes modernes. Naturellement, cela améliore le rendement de leur train. Mais cela ne peut se comparer avec les qualités de LRC. Pour ce qui est du TGV ce sont des oui-dires et j'ai entendu bien d'autres commentaires.

**Le président:** D'après ce que j'ai lu, au moment de procéder à la construction d'une voie toute nouvelle, les Français ont constaté qu'il en coûtait moins cher le mille que de construire une grande route selon des normes semblables. Qu'en pensez-vous?

**M. Roberts:** Et c'est ce qui explique pourquoi on retrouve de si bons trains en Europe et si peu en Amérique du Nord. Nous avons plutôt développé les transports aériens et routiers et nous nous sommes contentés de laisser les services-voyageurs aux chemins de fer. En France, parce que le gouvernement s'occupe de tous les modes de transport, on a pu en arriver à un certain compromis. Au lieu de consacrer tout l'argent aux routes, on a amélioré les chemins de fer parce que cela répondait à leurs fins.

La difficulté vient de ce qu'au Canada les routes relèvent des 10 provinces et le gouvernement fédéral n'a pris de décisions que dans le domaine aérien avant L'arrivée de VIA Rail, c'est à ce moment-là que pour la première fois dans l'histoire du Canada, le gouvernement fédéral est devenu responsable de la circulation ferroviaire. Nous espérons donc pouvoir maintenant profiter de ces échanges, si les gouvernements fédéral et provinciaux unissent leurs efforts pour planifier les transports.

**Le président:** A quelle vitesse pouvez-vous être relativement sûr de pouvoir exploiter le LRC quand il sera tout à fait au point?



[Text]

**Mr. Roberts:** I would not like to put a definitive date on that.

**The Chairman:** I said when the bugs are out.

**Mr. Roberts:** We will have them all for the new Constitution, anyway.

**The Chairman:** I was trying to get at the speed at which it would operate.

**Mr. Roberts:** Oh, I am sorry. You mean once they get into operations. As they are in operation right now they are operating at 95 miles per hour on much of the track between Montreal and Toronto.

**The Chairman:** When the bugs are out, do you expect to improve on that speed, or is that your reasonable maximum?

**Mr. Roberts:** That is the reasonable maximum, because we are operating LRC trains on the same tracks on which freight trains are operating. Therefore there is that limit which we must respect.

**The Chairman:** That is the speed which you expect to achieve in the so-called Quebec-Windsor corridor. Is that the speed which you expect to achieve for the rest of the country when you get the LRCs for it?

**Mr. Roberts:** Where there are tracks, where we now operate regular trains at 80 and 90 miles per hour, we should be able to operate the LRC at 95 miles per hour.

**Senator Rowe:** The speed will still be far below the crack European trains.

**Mr. Roberts:** Yes. We believe that in the longer term there will have to be a passenger corridor between Quebec City and Windsor, and that corridor should be built for 200 kilometres per hour.

**The Chairman:** Let us return to the corridor for a moment. What speed do you achieve in that corridor with your present equipment—I do not mean the LRC?

**Mr. Roberts:** The Rapido, which is the next fastest train, travels at 90 miles per hour; but the regular equipment must slow down in curves. In a lot of the curves the LRC does not have to slow down, because the LRC has a banking system. What limits the speed in the curve is the comfort of the passenger. With a regular piece of equipment, we have to slow down in the curves, otherwise the passenger is thrust toward the outside of the curve or the car. With the LRC, with the banking system, that does not apply. The Rapido operates between Montreal and Toronto in four hours and 55 minutes. The new schedule for the LRCs is four hours and 25 minutes. So we have already cut 30 minutes from that particular schedule.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts, for coming here today and we will ensure that we deal with the documents you have produced today in the way in which we said we would. I gather that at some future date, which you hope will be soon, you will know what your budget is, and you will be able to give

[Traduction]

**M. Roberts:** Je préférerais ne pas donner de date exacte.

**Le président:** J'ai dit une fois que tout sera au point.

**M. Roberts:** Nous les aurons tous avant la nouvelle constitution, de toute façon.

**Le président:** Je voulais savoir à quelle vitesse ce train circulerait.

**M. Roberts:** Oh, pardonnez-moi. Vous voulez dire une fois qu'ils seront en exploitation. Comme ils le sont déjà, ils roulent à 95 milles à l'heure, la plupart du temps, entre Montréal et Toronto.

**Le président:** Quand tout sera au point, vous attendez-vous à accroître cette vitesse, ou est-ce là ce que vous considérez comme un maximum raisonnable?

**M. Roberts:** C'est une vitesse maximale raisonnable, car les trains LRC circulent sur les mêmes voies ferrées que les convois de marchandises. C'est donc là la limite que nous devons respecter.

**Le président:** C'est donc la vitesse que vous pensez atteindre dans ce qu'on appelle le corridor entre Québec et Windsor. Prévoyez-vous la même vitesse pour le reste du pays quand vous y exploiterez des trains LRC?

**M. Roberts:** Sur les voies ferrées où les trains ordinaires circulent présentement à 80 et 90 milles à l'heure, nous devrions pouvoir faire circuler le LRC à 95 milles à l'heure.

**Le sénateur Rowe:** C'est une vitesse inférieure, et de loin, aux trains européens les plus rapides.

**M. Roberts:** Oui. A plus long terme, nous croyons qu'il nous faudra une voie ferrée réservée au service voyageurs entre Québec et Windsor, et que cette voie devrait être construite pour permettre des vitesses de 200 kilomètres à l'heure dans ce corridor.

**Le président:** Revenons au corridor pour le moment. Quelle vitesse pouvez-vous atteindre dans ce corridor avec le matériel dont vous disposez présentement—je ne veux pas parler du LRC?

**M. Roberts:** Le Rapido, qui est le deuxième train le plus rapide, y circule à 90 milles à l'heure; mais il doit ralentir dans les courbes. Par contre, le LRC n'a pas à le faire, car il est muni d'un système d'inclinaison. C'est le confort du passager qui limite la vitesse dans les courbes. Un train ordinaire doit ralentir pour que le passager ne soit pas attiré vers l'extérieur de la courbe, contre le wagon. Le système d'inclinaison dont le LRC est muni permet d'éviter cela. Le Rapido fait la liaison entre Montréal et Toronto en quatre heures et 55 minutes. Le nouvel horaire des trains LRC prévoit quatre heures et 25 minutes. Nous avons donc réduit la durée de ce parcours de 30 minutes.

**Le président:** Merci, monsieur Roberts, d'avoir bien voulu comparaître devant nous aujourd'hui, et nous veillerons à donner la suite que nous avons dit aux documents que vous nous avez présentés aujourd'hui. Si j'ai bien compris, vous attendez impatiemment de connaître votre budget, et vous

[Text]

us some more information about your future plans when you know that. Is that the case?

**Mr. Roberts:** Yes. We certainly will, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Will it be very difficult for you to let us know when you have acquired that knowledge, and when it would be convenient for you to come back?

**Mr. Roberts:** We certainly will do that, Mr. Chairman.

The committee adjourned.

[Traduction]

pourrez à ce moment-là nous donner des renseignements plus précis sur vos projets. Est-ce exact?

**M. Roberts:** Oui. Bien sûr, monsieur le président.

**Le président:** Serait-ce trop vous demander de nous laisser savoir à quel moment vous l'aurez reçu et à quel moment vous pourriez revenir?

**M. Roberts:** Certainement, monsieur le président.

(La séance est levée.)













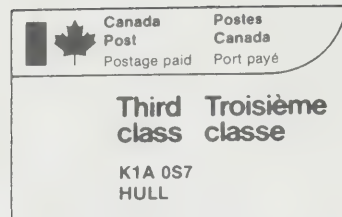












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From VIA Rail Canada Inc.:*

Mr. J. F. Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer;  
Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-president, Law and Secretary of the Company;  
Mr. B. E. Horsman, Vice-president, Operations.

### *De VIA Rail Canada Inc.:*

M. J. F. Roberts, président du conseil, président-directeur général;  
M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général;  
M. B. E. Horsman, vice-président, Exploitation.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 18, 1982

Le jeudi 18 mars 1982

Issue No. 25

Fascicule n° 25

**Eleventh Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

**Onzième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*  
The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith  
*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 18, 1982  
(43)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:20 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Charbonneau, Côtteau, Riley, Rowe and Smith. (6)

*In attendance: From CN Rail:* Mr. Dave Todd, General Manager, Public Affairs and Advertising; Mr. Michael O'Connell, Information Officer; Mr. Douglas Duncan, Manager, Regulatory Costing, Costing on CN Rail; and Mr. Walter Smith, Executive Representative, Ottawa AND ALSO Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:*

*From CN Rail:*

Mr. R. E. Lawless, President;  
Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger;  
Mr. P. H. B. Casgrain, Director, CN Rail Costing.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, continued with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced Mr. Lawless who in turn introduced his colleagues. Mr. Lawless then made an opening statement and with his colleagues was questioned on it and on related matters.

At 1:03 p.m., the witnesses were thanked for their assistance and then departed and the Committee continued *in camera*.

At 1:14 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 MARS 1982  
(43)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 20, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Charbonneau, Côtteau, Riley, Rowe et Smith. (6)

*Aussi présents: De CN Rail:* M. Dave Todd, directeur général, affaires publiques et publicité; M. Michael O'Connell, agent d'information; M. Douglas Duncan, directeur, coûts, affaires réglementaires; et M. Walter Smith, représentant exécutif (Ottawa) ET AUSSI M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:*

*De CN Rail:*

M. R. E. Lawless, président;  
M. J. H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs;  
M. P. H. B. Casgrain, directeur, CN Rail, Établissement du prix de revient.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, poursuit son étude sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente M. Lawless qui, à son tour, présente ses collègues. M. Lawless fait une déclaration préliminaire et, avec ses collègues, répond aux questions.

A 13 h 03, après avoir été remerciés de leur aide, les témoins se retirent. Le Comité poursuit sa séance à huis clos.

A 13 h 14, le Comité suspend ses travaux jusqu'à convocation du président.

ATTESTÉ:

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 18, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this morning we have before us a delegation from CN which is headed by Mr. R. E. Lawless, President of CN Rail. I will ask Mr. Lawless to introduce his colleagues who are seated with him at the table and any others he may wish to introduce.

**Mr. R. E. Lawless, President, CN Rail:** Thank you very much, Mr. Chairman. I have with me this morning Mr. Howard Easton, General Manager, Passenger Services, CN Rail, and Mr. Pierre Casgrain, Director, Costing Services, CN Rail.

**The Chairman:** Mr. Lawless, as you no doubt know, it is customary, if the witnesses so wish, to invite them to make a preliminary statement before the asking of questions. Is there something you would care to say by way of an introduction?

**Mr. Lawless:** I would thank you very much for that opportunity. I do have a few remarks I would like to make, and I welcome the opportunity to appear before you today. I hope we are able to clarify some of the issues that concern you in reference to VIA Rail Canada.

I have already introduced my two colleagues. Both of these gentlemen have considerable expertise in the area I expect we will be discussing this morning. I trust you will find them helpful and informative.

However, before you begin your questioning, I should like to make a few brief observations about CN's relationship to VIA Rail. Perhaps the key issue of concern to some members of this committee, at least, is the matter of costs we charge to VIA Rail.

I would like to remind honourable senators of the climate in which VIA Rail came into existence. The move to establish VIA Rail was, in part, an effort to relieve the railways of what was a collective financial burden they could not continue to carry. It is useful to bear in mind that this came after a decade in which CN Rail, in particular, had tried every trick in the book to promote rail passenger services, as VIA Rail has done so visibly since. Though these promotional efforts resulted in increased passenger traffic, they had no substantial impact on the financial viability of rail passenger services. The heyday of the automobile in North America was the twilight of passenger rail. Even with the oil crisis of 1973 and the emergence of OPEC as a power in the world, passenger trains did not recover their former prominence as people movers.

In a way this is not mysterious. Economics is one factor. Among people carriers only the passenger railway operator, in that era at least, absorbed all the costs of the operation. There

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 18 mars 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 pour étudier le service ferroviaire de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin une délégation du CN dirigée par M. R. E. Lawless, Président du CN Rail. Je demanderais à M. Lawless de nous présenter ses collègues, assis près de lui, et je l'inviterais également à faire toutes les autres présentations qu'il jugera à propos.

**M. R. E. Lawless, président, CN Rail:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis accompagné ce matin du gérant général des services de transport de voyageurs de CN Rail, M. Howard Easton, et du directeur des services d'établissement des prix de CN Rail, M. Pierre Casgrain.

**Le président:** Monsieur Lawless, comme vous le savez sans doute, avant de poser des questions aux témoins, on les invite généralement à faire une déclaration préliminaire. Aimerez-vous dire quelques mots en guise d'introduction?

**M. Lawless:** Je vous remercie de l'invitation que vous me faites. J'aurais quelques remarques à formuler et je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de comparaître devant vous aujourd'hui. J'espère que nous pourrions tirer au clair quelques-unes des questions sur VIA Rail Canada qui vous sont un sujet d'inquiétude.

Je viens de vous présenter mes deux collaborateurs. Ces messieurs sont très au courant des questions que nous étudierons sans doute ce matin. Je suis convaincu que vous trouverez grâce à eux, les éclaircissements que vous attendez.

Cependant, avant que vous ne commenciez à poser des questions, j'aimerais faire quelques brèves observations sur les rapports qui existent entre le CN et VIA Rail. La question la plus importante que se posent peut-être certains membres du comité, porte sur les coûts que nous exigeons de VIA Rail.

J'aimerais rappeler aux honorables sénateurs dans quel climat VIA Rail a vu le jour. La décision de le créer visait, entre autres, à soulager les chemins de fer d'un fardeau financier collectif dont ils ne pouvaient plus se charger. Il est bon de se rappeler que cette décision a été prise après que CN Rail, en particulier, ait essayé, pendant toute une décennie et par tous les moyens, de promouvoir des services de transport de voyageurs comme VIA Rail l'a fait de façon si évidente depuis. Bien que ces efforts aient entraîné un accroissement du nombre de voyageurs, ils n'ont eu aucune incidence appréciable sur la viabilité financière de ces services de transport de voyageurs. L'apogée de l'automobile en Amérique du Nord a marqué le déclin de ces services. Malgré la crise pétrolière de 1973 et l'OPEP, la nouvelle puissance mondiale, ils n'ont jamais vraiment repris.

D'une certaine manière, il n'y a là rien de mystérieux. Cela réside tout d'abord dans la situation économique. De tous les transporteurs, les exploitants d'un service ferroviaire de trans-



*[Text]*

is some similarity here with the passenger ship industry, which today is essentially a cruise business and no longer a primary transportation mode. As well, other modes enjoy a variety of subsidies. In Canada provincial governments maintain the highways with public funds, and the federal government covers the costs of infrastructure in aviation.

Convenience is another factor. There can be little argument that automobiles and aircraft offered the traveller greater convenience and flexibility over short and long distances.

Rail passenger service simply could not compete in those circumstances, at least not profitably, and, indeed, it did not. Nor does it "compete" in the conventional meaning of that word in other countries. We hear all the time about the wonderfully advanced rail passenger systems in Europe, in France and Germany in particular. What never seems to be mentioned is the fact that rail passenger systems in those countries are far more heavily subsidized than our own. I suppose that proves that you can make anything perfect if you invest enough money in it. But in Canada, with its long distances and low-population density, that is just not feasible.

What we have today with VIA is a hybrid. It is a crown corporation; it is also a railway company, and, therefore, subject to competent legislation. But as a railway company without rails, it is dependent on a successful relationship with other companies which can provide a roadway and the other facilities and services that all trains require. I refer, of course, to ourselves and CP Rail.

The contractual relationship between VIA and the railways is set out in operating contracts between the parties. The charges assessed against VIA are based on Costing Order R6313, which I am sure you have heard of before. A point I should like to make with respect to the costing order is that it was not developed specifically as the basis for compensation for the services provided to VIA by the railways. Costing Order R6313 evolved out of a study of railway costing carried out in the late 1960s by the CTC, and was designed as an appropriate basis for subsidies for uneconomic operations which the railways were ordered to continue in the public interest. I would also like to make a second point with respect to the costing order. It has been said by us, and by others appearing before this committee on other occasions, that CN Rail is adhering strictly to the letter of that costing order. We expect that the CTC audits, which are due shortly, will confirm that. On December 10 last you heard this same position expressed by senior officials of the Canadian Transport Commission, who, I may say, go out of their way to be even-handed in determining costs for application to the contracts between VIA and the railways.

*[Traduction]*

port de voyageurs, du moins au cours de cette période-là, ont été les seuls à absorber tous les frais d'exploitation. On peut constater ici certaines similarités avec les services maritimes offerts aux voyageurs qui aujourd'hui, n'offrent en réalité que des croisières et ne constituent plus, à priori, un mode de transport. De plus, les autres modes de transport bénéficient de tout un ensemble de subventions. Au Canada, les gouvernements provinciaux entretiennent les autoroutes à même les fonds publics et le gouvernement fédéral assume les coûts d'infrastructure de l'aviation.

Cela réside aussi dans la commodité. Il est indubitable que l'automobile et l'avion sont des modes de transport beaucoup plus commodes et souples pour les distances courtes et longues.

Dans ces circonstances, les services ferroviaires ne pouvaient tout simplement pas leur faire concurrence, pas de façon rentable du moins, comme on l'a constaté. En outre, ils ne sont pas « concurrentiels », dans le sens traditionnel du terme, comparativement aux nations étrangères. Nous entendons constamment parler du perfectionnement des réseaux ferroviaires de transport de voyageurs, en Europe, en particulier en France et en Allemagne. On semble toujours oublier de mentionner que ces réseaux sont de loin plus subventionnés que le nôtre. Cela démontre, j'imagine, que si l'on investit suffisamment, on peut toujours atteindre la perfection. Cependant, au Canada, avec nos grandes distances et la faible densité de la population, c'est tout simplement impossible.

Le système VIA que nous possédons actuellement est un hybride. C'est à la fois une société de la Couronne et une compagnie ferroviaire qui se trouve de ce fait assujettie aux lois qui la régissent. Cependant, comme compagnie de chemin de fer sans rails, son existence dépend de ses bonnes relations avec les autres sociétés qui sont elles en mesure de fournir la voie ferrée et autres aménagements et services nécessaires à toutes. Je veux parler ici de CP Rail et de nous-mêmes.

La relation entre VIA et les chemins de fer est établie par des contrats d'exploitation convenus entre les parties. Les frais imputés à VIA sont établis d'après l'Ordonnance de frais R6313, dont vous avez déjà entendu parler, je suis sûr. J'aimerais faire remarquer à propos de l'ordonnance de frais qu'elle n'a pas été établie dans le but précis de fixer l'indemnisation des services que les chemins de fer fournissent à VIA. L'Ordonnance de frais R6313 est le résultat d'une étude sur les frais des chemins de fer effectuée dans les années 60 par la CCT et a été conçue pour servir de base aux calculs des subventions versées au titre des opérations non rentables que les compagnies ferroviaires ont eu l'ordre de poursuivre dans l'intérêt public. J'aimerais également apporter une autre précision à ce propos. Nous avons déjà dit lors de diverses autres comparutions devant ce comité, et d'autres l'ont également mentionné, que CN Rail respecte cette Ordonnance de frais à la lettre. Nous nous attendons à ce que les vérifications de la CCT, bientôt publiées, le confirment. Le 10 décembre dernier, vous avez pu être informés de cette situation par les hauts fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, qui, si je puis dire, font leur possible pour déterminer d'une manière équitable les frais visés par la mise en application des contrats intervenus entre VIA et les compagnies de chemin de fer.

*[Text]*

I should like briefly to address our business posture as it relates to our relationship with VIA Rail. CN Rail has in recent years tried, I think with considerable success, to put its operations on a business basis. This was not—and is not—an attempt to evade our clearly-defined public responsibilities. Rather, we have tried to create a modern, responsive organization that is able to compete successfully in a very competitive environment. Notwithstanding the current recession, we have succeeded. We earn a profit; the profit is a vital source of capital for us, bearing in mind that we do not have available to us all the sources of capital available to a private-sector operator, and that the VIA contract, for example, does not permit us to charge the current cost of capital which we must borrow in the marketplace.

My point is that, although we know we are not just another business, we have made great strides in recent years by conducting the affairs of the railway on a business-like basis. We are today, as a result, a safer, more efficient and more productive organization than in the past, and VIA Rail, like our other customers, has benefited from this modernization. We are also a competitive organization and we do compete for business. If any organization is to remain competitive, it must keep to itself some elements of its operation because of the risk that disclosure would erode a competitive edge. It is for this reason, and this reason alone, that we do not wish to reveal our costing to VIA Rail. There is no hidden motive, and there is no intent other than protection of our business position—a right not contested for other operators.

Under the Railway Act, the Canadian Transport Commission may demand costing information from the railways. However, under section 330 of the act, the CTC is obligated to keep that information confidential. With all due respect, that is the way it should be, because, in our view, the true issue is not cost information but management information. We appreciate fully that VIA managers need as much information as possible in order to carry out effective forward planning. As you heard in December, CN Rail is now providing VIA with substantial information relating to invoices. There are consultations under way which may enable us to provide VIA with more information which we hope will be useful to them. We do not feel, though, that they need to know our detailed costing in order to manage their system. The financial relationship between VIA and the railways is audited by the CTC. You have heard officials from the CTC testify that we are not earning anything but our legitimate costs from the charges we make to VIA.

In conclusion, I want to touch very briefly on a couple of other matters which may concern this committee.

I believe a charge has been made that CN Rail does not give priority to passenger trains. That, flatly, is untrue. An exami-

*[Traduction]*

J'aimerais vous dire quelques mots sur notre attitude commerciale en ce qui concerne nos relations avec VIA Rail. Ces dernières années, CN Rail s'est efforcé, avec beaucoup de succès il me semble, de placer son exploitation sur une base commerciale. Il n'était pas question alors, ni maintenant, de tenter d'échapper aux responsabilités publiques qui nous incombaient et qui sont clairement définies. Bien au contraire, nous avons tâché de créer une entreprise moderne et adaptée qui puisse se montrer concurrentielle dans un milieu très compétitif. Malgré la récession en cours, nous avons réussi. Nous réalisons un profit, ce qui est une source vitale de capitaux pour nous, compte tenu du fait que nous n'avons pas à notre disposition toutes les sources de capitaux dont peut jouir un exploitant du secteur privé, et que le contrat VIA, par exemple, ne nous permet pas de facturer le coût actuel des capitaux que nous devons emprunter sur le marché.

Je veux démontrer par là, que même si nous savons que nous ne sommes pas une entreprise comme les autres, nous avons réalisé de grands progrès ces dernières années pour ce qui est d'établir nos affaires sur une base commerciale. Nous constituons donc aujourd'hui une entreprise plus sûre, plus efficace et productive qu'auparavant, et VIA Rail, tout comme nos autres clients, a bénéficié de cette modernisation. Notre entreprise est également devenue compétitive et nous faisons tout pour le rester. Pour qu'une entreprise reste concurrentielle, il faut qu'elle garde secrets certains éléments de son exploitation qui révélés, pourraient amoindrir sa compétition. C'est pour cette raison, et pour cette raison seulement, que nous ne voulons pas divulguer nos coûts à VIA Rail. Nous n'avons ni motif ni intention cachés, mais seulement la protection de notre position commerciale. C'est là un droit que l'on ne conteste pas aux autres exploitants.

Aux termes de la Loi sur les chemins de fer, la Commission canadienne des transports peut exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles communiquent les renseignements relatifs à leurs frais. Cependant, aux termes de l'article 330 de cette même Loi, la CCT est tenue de garder ces renseignements confidentiels. Avec tout le respect qui vous est dû, je dirais que c'est bien ainsi, car, à notre avis, il s'agit en réalité non d'une question de renseignements portant sur les frais mais sur la gestion. Nous nous rendons bien compte que les gestionnaires de VIA ont besoin de tous les renseignements substantiels relatifs aux factures. Des consultations sont actuellement en cours; elles nous permettront peut-être de fournir à VIA des renseignements plus détaillés qui, nous l'espérons, lui seront utiles. Nous n'estimons pas, toutefois, qu'il ait besoin de connaître le montant détaillé de nos frais pour gérer son réseau. La relation financière qui existe entre VIA et les chemins de fer est vérifiée par la CCT. Les fonctionnaires de la CCT, qui ont témoigné devant vous, nous ont déjà affirmé que les sommes que nous exigeons de VIA ne font que couvrir nos frais légitimes et ne représentent aucun profit.

En conclusion, j'aimerais aborder brièvement quelques questions supplémentaires qui pourraient intéresser le Comité.

Je crois que l'on a accusé CN Rail de ne pas donner la priorité aux trains de voyageurs. Cela est tout simplement



*[Text]*

nation of our operating procedures might reveal a very occasional case where a passenger train was briefly delayed to clear a freight train. This might have happened when a freight unit was behind schedule due to weather or other factors. In general, however, it is the reverse situation which prevails. Freight trains, whatever their cargo and whatever their importance, are routinely sidelined to permit passenger trains to keep on schedule. Any suggestion to the contrary is, to an informed person, untrue and unfair. Having said that, I must add that the reality of railway operations is that no single category of traffic could ever enjoy an unrestricted priority. Passenger trains could only have absolute priority if they ran on a dedicated track.

Nothing I have said thus far should be taken to mean that we are unsympathetic to VIA's current difficulties. Having run the rail passenger services for many years, we at CN Rail know what a challenging task it is.

The reality is that VIA's problems are due to two factors over which neither we nor anyone else has any control. One is the fact that the federal government has clearly indicated that there are limits to the amount of money available for subsidized transportation services. The other factor is that, as I said, rail passenger services are inherently unprofitable. Neither of these facts reflects either management incompetence or ill will or indifference on the part of anyone involved. They are simply realities which we all must accept, like inflation and high interest rates.

I suppose our bottom-line position is that our ability to protect our business interests should not be compromised by VIA Rail's understandable problems, particularly when these are due to factors over which no one has any control.

On the subject of rail travel passes for current and former railway employees—a subject I know to be of concern to you—I can tell you that, under the terms of the Memorandum of Understanding dated March 13, 1979, between VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways, personal transportation privileges are maintained for all who normally enjoy them during the life of the labour contracts in effect between CN and the Associated Non-Operating Railway Unions.

For tickets issued for pass travel on "restricted" trains, VIA charges CN 50 per cent of the regular coach fare. No charges are made for travel on non-restricted trains.

The amounts due to VIA are accumulated in a separate incentive fund for CN, and CN recovers a portion of these charges based on the on-time passenger train performance standards applicable under the CN/VIA Operating Agreement.

*[Traduction]*

faux. Un examen de nos méthodes d'exploitation pourrait révéler qu'il est arrivé à de très rares occasions qu'un train de voyageurs ait été très légèrement retardé dans le but de céder la voie à un train de marchandises. Il se peut que cela ne soit produit dans le cas d'un train de marchandises en retard sur son horaire, en raison du mauvais temps ou autre. De façon générale cependant, c'est l'inverse qui se produit. Les trains de marchandises, quel que soit leur chargement ou leur importance, sont ordinairement aiguillés sur une voie de garage permettant ainsi aux trains de voyageurs de respecter leur horaire. Pour quelqu'un au courant de la situation il est faux et injuste de prétendre le contraire. Ceci dit, il me faut ajouter que dans l'exploitation d'un réseau ferroviaire il est impossible d'accorder une priorité sans limite à une seule catégorie de trains. Les trains de voyageurs ne pourraient avoir la priorité absolue que s'ils roulaient sur une voie ferrée qui leur serait réservée.

On ne doit pas interpréter mes paroles comme un signe d'indifférence aux difficultés qu'éprouve actuellement VIA. Pour avoir assuré pendant bien des années un service à l'usage des voyageurs, nous savons, à CN Rail, à quel point la tâche est épineuse.

Il se trouve en réalité que les difficultés qu'éprouve VIA sont dues à des facteurs sur lesquels ni nous, ni personne n'exerçons de contrôle. Le premier est le fait que le gouvernement fédéral a bien précisé, à savoir qu'il y a une limite aux sommes servant à subventionner les services de transport. Deuxièmement, comme je l'ai déjà dit, les trains de voyageurs sont en eux-mêmes non rentables. On ne peut imputer ces faits à une incompetence dans la gestion, à la mauvaise volonté ou à l'indifférence de qui que ce soit dans ce domaine. Ce ne sont là que des faits que nous devons tous accepter, tels l'inflation et les taux d'intérêt élevés.

Je suppose que nous croyons, tout compte fait, que la capacité que l'on a de protéger nos intérêts commerciaux ne devraient pas être compromise par les problèmes de VIA Rail, problèmes que l'on comprend bien, d'autant plus qu'ils sont dus à des facteurs incontrôlables.

Pour ce qui est des passes accordées aux cheminots ou anciens cheminots—question qui, je crois savoir, vous intéresse—je puis vous dire qu'aux termes du mémoire d'entente du 13 mars 1979 conclu entre VIA Rail Canada Inc. et le Canadien National, les privilèges concernant le transport des voyageurs sont maintenus à tous ceux qui normalement y ont droit pendant la durée des conventions de travail en vigueur entre le CN et l'Association des syndicats du personnel non actif.

Pour ce qui est des billets permettant de voyager sur des trains «restreints», VIA exige du CN 50 p. 100 du tarif régulier. On ne fait rien payer pour les voyages faits sur les trains «non restreints».

Les sommes dues à VIA sont versées à un fonds d'encouragement séparé du CN qui en récupère une partie calculée selon les normes de rendement s'appliquant aux trains de voyageurs respectant leurs horaires, normes prévues dans l'accord d'exploitation intervenu entre le CN et VIA.



[Text]

If you have further questions about travel passes, my colleague Mr. Howard Easton will try to answer them to your satisfaction. For my part, of course, I will be happy to answer your questions on any matter which bears on the subject under discussion today. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lawless. This is the time to ask questions and the first hand I see is that of Senator Rowe.

**Senator Rowe:** Mr. Lawless, I am interested in your statement that CN had tried every trick in the book to promote—the word “promote” is underlined—rail passenger service. Are you including Newfoundland in that statement, Mr. Lawless?

**Mr. Lawless:** No. We are referring to the time when Canadian National was, indeed, responsible for passenger services in Canada. I believe it is a documented, well-known fact that, notwithstanding that we were losing several million dollars in the process, we did undertake to promote passenger services throughout Canada in every way that we felt was possible. We tried to market passenger services in the best way that we knew how; for example, we used the red, white and blue passenger fares. There are many, many instances I can mention where services were put on, notwithstanding the fact that they were known to be uneconomic to start with, in the hope of promoting the concept of passenger usage of trains. Of course, we treated Newfoundland differently at that because we were convinced—and it eventually turned out to be a fact—that the substitute services being introduced versus train travel would be quite acceptable. Indeed, they are, and they are doing the job. I am referring, of course, to the bus services.

**Senator Rowe:** We don't have enough time to get into an argument or discussion on that point, but you would find that the majority of Newfoundlanders would not agree with you on that last statement with respect to bus service. The fact is that most Newfoundlanders believe—and they have some very strong arguments to buttress their beliefs—that CN deliberately downgraded the Newfoundland services and discouraged passenger traffic rather than encourage it. I should mention that I speak from first-hand knowledge, in that I was a user of the railways, and there is no doubt in my mind that there was a general deterioration of passenger services in Newfoundland in all respects. Be that as it may, for the record, I want to make sure that it is understood that Newfoundland is not included in that statement, because nowhere in the evidence was it ever shown that CN was trying to promote or encourage passenger service in Newfoundland. I was fairly close to the situation, being friends with the then president of the CN, and almost from the first day of union between Canada and Newfoundland CN wrote it off in their own minds. They did not say it publicly, as it would not have been accepted at that time because it actually would have been a breach of the terms of the union, but they did write it off, and eventually were able to say, “It was not worthwhile for us to carry on at that stage because no one was using it”.

Mr. Chairman, you will appreciate that I wanted to get that off my chest, because Newfoundlanders would not be very

[Traduction]

Si vous avez d'autres questions concernant les passes, mon collègue M. Howard Easton s'efforcera de vous répondre. Pour ma part, bien sûr, je suis prêt à répondre à toutes les questions concernant ce que nous discutons aujourd'hui. Merci beaucoup, monsieur le Président.

**Le président:** Merci, monsieur Lawless. Nous pouvons maintenant poser des questions et la première main que je vois est celle du sénateur Rowe.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur Lawless, je m'intéresse à votre déclaration selon laquelle le CN avait tout fait pour promouvoir—le mot «promouvoir» est souligné—le service à l'usage des voyageurs. Cette déclaration vaut-elle aussi pour Terre-Neuve, monsieur Lawless?

**M. Lawless:** Non. Nous voulons parler de l'époque où le Canadien National était en fait responsable des services de transport de voyageurs au Canada. On peut facilement vérifier, je crois, que malgré les pertes de plusieurs millions de dollars que cela a occasionnées, nous avons essayé de promouvoir ces services dans tout le Canada par tous les moyens possibles. Nous avons fait de notre mieux, par exemple en mettant en circulation des tarifs rouges, blancs et bleus pour les passagers. Je pourrais mentionner de nombreux cas où des services ont été mis sur pied bien que l'on ait su par avance qu'ils ne seraient pas rentables au début, dans l'espoir d'inciter les gens à voyager par train. Il va de soi que nous n'avons pas fait de même à Terre-Neuve, car nous étions alors persuadés—comme on l'a vérifié plus tard—que les services de remplacement que nous avons mis sur pied étaient tout à fait acceptables et satisfaisants. Je veux parler, bien sûr, du service d'autobus.

**Le sénateur Rowe:** Nous n'avons pas le temps d'entamer une controverse ou une discussion à ce propos, mais vous pourriez néanmoins constater que la majorité des Terre-Neuviens ne sont pas de votre avis pour ce qui est des services d'autobus. En fait, la plupart d'entre eux croient—et pour de très bonnes raisons—que le CN a délibérément réduit les services de Terre-Neuve et découragé les gens à utiliser les services de transport de voyageurs. Je devrais ajouter que je parle en connaissance de cause, car j'étais un usager des chemins de fer et qu'il me semble évident qu'il y a eu une détérioration générale des services de transport de voyageurs de Terre-Neuve. Quoi qu'il en soit, pour rétablir les faits, je veux m'assurer que vos propos ne s'appliquent pas à Terre-Neuve, car aucun témoignage m'indique que le CN essayait d'inciter les Terre-Neuviens à utiliser le service de transport de voyageurs. J'étais assez bien placé pour le savoir, car je comptais alors parmi mes amis, le président du CN et dès le début de l'union entre le Canada et Terre-Neuve, le CN a fait un trait. Ils ne l'ont pas dit ouvertement car cela n'aurait pas été accepté, étant donné que c'eût été contraire aux termes de l'union, mais ils ont fait un trait dessus, et par la suite, ils ont pu dire que ce n'était pas la peine de maintenir un service que personne n'utilisait.

Monsieur le Président, vous comprendrez que je tenais à me vider le cœur; les Terre-Neuviens ne seraient pas contents de

[Text]

happy if they thought I would sit back and say nothing about that statement.

On another point, Mr. Lawless said that many of the trains that are so highly advertised in Europe, and particularly in Japan, are far more heavily subsidized than Canadian services. Do you have figures to prove that? I was under the impression that the rail services in Italy, West Germany, France and England—those rail services that I am familiar with—were profitable—particularly the passenger services in Japan. Do you have statistics that would back up your statement that they are far more heavily subsidized than in Canada?

**Mr. Lawless:** I should like to answer your second question first. There are analysis of statistics for the Japanese national railways and for all of the federally-owned railways in Europe that support the statement that the subsidies—and you have to be careful of what we are talking about here with respect to subsidies—are far heavier there than what is taking place for passenger services in Canada. Let me elaborate on that statement. First, the rail business in Europe is largely passenger business. One must take into account the capital expended for the type of structures they are running those passenger trains on, for the electrification, and for all the things that go into making a passenger service a first-class passenger service. One must also consider that the ridership is over short distances. It is therefore a fact that the totality of capital and operating expenses put forward by the various governments is high—and, as you know, except for the Canadian Pacific, and a couple of smaller railways in Canada and the railways in the United States, nearly all of the other railways in the world are owned by the governments of the countries in which they operate. Although I understand the point you are making, in my opinion it is just a myth—a common myth—that the Japanese national railways are profitable. They are not. They are among the highest losers in the world, including the fast Bullet train we all hear so much about. The density is there and the fare structure is very high, but they also have several gauges throughout the island of Japan, all owned and operated by the government, and as a totality they are losing money. They are subsidized very heavily.

**Senator Rowe:** If you leave out the services on which obviously they are going to lost money, such as branch railways like those in England, and just confine it to the modernized services, as for instance the London/Edinburgh, you say they would still lose money?

**Mr. Lawless:** There are aspects of those railways—as there are aspects of our railways, for instance, VIA Rail—where the possibility exists that the density between pairs of points would allow you to make money or not to lose a lot of money.

**Senator Bonnell:** I should like to ask a supplementary to Senator Rowe's question about Prince Edward Island. What trick in the books did they play to promote the rail passenger service in that province?

[Traduction]

savoir que je reste assis là sans rien dire au sujet de cette déclaration.

D'autre part, monsieur Lawless a dit qu'une foule des trains, pour lesquels on faisait tant de publicité en Europe et particulièrement au Japon, bénéficient de beaucoup plus de subventions que les services canadiens. Avez-vous des chiffres pour le prouver? J'avais l'impression que les services ferroviaires en Italie, en Allemagne de l'Ouest, en France et en Angleterre—ceux que je connais—étaient profitables, en particulier les services aux voyageurs du Japon. Avez-vous des statistiques à l'appui de votre affirmation selon laquelle ils bénéficient de beaucoup plus de subventions au Canada?

**M. Lawless:** J'aimerais commencer par répondre à votre deuxième question. Il y a des analyses de statistiques des chemins de fer nationaux du Japon et de tous les chemins de fer d'Europe, qui sont propriétés de l'État, pour démontrer que les subventions directes—et il faut se montrer prudent sur la définition de subvention—sont de loin plus importantes là-bas que celles versées pour les services de transport de voyageurs au Canada. Pour être plus précis, premièrement le service ferroviaire européen est en grande partie un service de voyageurs. Il faut tenir compte des immobilisations que nécessite le genre de structure qui leur permet d'exploiter ces trains de voyageurs ainsi que celles servant à l'électrification et à tout ce qu'il faut pour qu'un service de voyageurs soit de première classe. On doit aussi tenir compte du fait que les voyages se font sur de courtes distances. Il va donc de soi que le montant global des capitaux et des frais d'exploitation avancés par les divers gouvernements est élevé et, comme vous le savez, mis à part le Canadien Pacifique, quelques petites compagnies ferroviaires au Canada et les chemins de fer américains, presque toutes les autres compagnies de chemins de fer du monde sont la propriété des gouvernements des pays où ils sont en exploitation. Même si je comprends ce que vous voulez démontrer, ce n'est qu'un mythe, à mon avis—un mythe répandu—de croire que les chemins de fer nationaux du Japon sont rentables. Ils ne le sont pas. Ce sont ceux qui subissent les plus grosses pertes du monde, y compris le train ultra-rapide, le «Bullet», dont on entend tant parler. Les voyageurs sont très nombreux et les tarifs très élevés mais dans toute l'île qu'est le Japon, on trouve aussi de nombreux circuits non rentables, et le tout étant propriété du gouvernement, les chemins de fer, dans l'ensemble, subissent des pertes. Ils reçoivent d'énormes subventions.

**Le sénateur Rowe:** Si vous laissez de côté les services manifestement non rentables, comme une ligne secondaire comme celles que l'on trouve en Angleterre, et que vous vous en tenez au service modernisé, comme par exemple le London/Edinburgh, vous dites qu'il subirait encore des pertes?

**M. Lawless:** Ces chemins de fer ont certains aspects particuliers—tout comme les nôtres, par exemple VIA Rail—où il est possible que la densité entre deux points permettrait de réaliser un profit ou tout au moins de ne pas subir de grosses pertes.

**Le sénateur Bonnell:** J'aimerais poser une question qui fait suite à celle du sénateur Rowe à propos de la ligne du Prince-Édouard. Quel moyen a-t-on pris pour promouvoir le service aux voyageurs dans cette province?



[Text]

**The Chairman:** I do not think an answer has been given to Senator Rowe's question about Newfoundland.

**Mr. Lawless:** I would like to come back to that, if I may, Mr. Chairman. The situation with respect to Newfoundland, and we will include Prince Edward Island, is that, when we made reference to the fact that we have used every trick in the book, we meant that we were talking about the totality of passenger operations in Canada, and those promotional efforts were usually made where we thought there was potential to provide a first class service and make money or at least not lose as much. That is where our efforts were placed. However, we were convinced, when we were operating passenger services in Newfoundland and Prince Edward Island, that that was not going to be the case and that the potential for profit, or for minimal losses, was not there.

**Senator Bonnell:** At that time, did the CNR, which was a crown corporation, feel that it had an obligation to provide passenger services in Prince Edward Island and Newfoundland because they were two of the 10 provinces in this country? Did the CN, being a crown corporation, feel an obligation to maintain passenger services in those provinces?

**Mr. Lawless:** Senator, we are, of course, discharging our obligations under the National Transportation Act and the CNR Act. We feel that we have done that, and have done it in accordance with the provisions of those two acts.

**Senator Charbonneau:** Mr. Lawless, you mentioned that you did everything you could, including the "red, white and blue", which I remember; would you not say, in connection with road transportation costs today compared with 20 years ago, in view of the higher fuel costs for automobiles, and so on, that the situation in 1982 is entirely different from what it was in, say, 1962?

**Mr. Lawless:** Senator, I would say that is true concerning the cost of fuel, which the railways are now finding to be a very high burden. In support of the position you are taking, our fuel costs 10 years ago represented something like 5 per cent or 6 per cent of our total operating expenses. We are projecting that by next year it will be something like 20 per cent of our expenses. So you are right; and I would assume that VIA, which is now marketing passenger services in Canada, will be looking at every one of those changes to see if, indeed, it can market that passenger service and take advantage of whatever lower costs might result from a study of railway passenger services versus the other modes they are competing with. It is certainly not our situation now, but I do agree that that cost relationship has changed; and I would suggest that it will change more.

**Senator Charbonneau:** Mr. Lawless, I submit the opposite. It has changed, but it has changed in favour of the railways compared with automobile travel, because fuel costs for road travel have increased a lot more than 20 per cent, or whatever the percentage is. I submit that costs for road travel, whether

[Traduction]

**Le président:** Je ne pense pas que l'on ait donné une réponse à la question du sénateur Rowe au sujet de Terre-Neuve.

**M. Lawless:** J'aimerais y revenir, si vous le permettez, monsieur le président. Pour ce qui est de Terre-Neuve, et nous inclurons l'Île-du-Prince-Édouard, quand nous avons dit que nous avions tout fait, nous parlions de l'ensemble de l'exploitation des services aux voyageurs au Canada, et les campagnes publicitaires se faisaient ordinairement dans les régions où nous pensions qu'il était possible de fournir un service de première classe et de réaliser un profit ou tout au moins ne pas subir de pertes. C'est là que nous avons placé nos efforts. Cependant, nous étions persuadés qu'avec des services de transport de voyageurs à Terre-Neuve et dans l'Île-du-Prince-Édouard, la situation n'était plus la même et qu'il n'était pas possible de réaliser des profits ou de ne subir que des pertes minimes.

**Le sénateur Bonnell:** A ce moment-là, est-ce que le CN qui est une société de la Couronne, considérerait qu'il était tenu d'assurer des services de transport de voyageurs dans l'Île-du-Prince-Édouard ou à Terre-Neuve, qui sont deux des dix provinces du pays? Le CN, en tant que société de la Couronne, se sentait-il obligé de maintenir ces services dans ces provinces?

**M. Lawless:** Sénateur, nous nous acquittons des obligations qui nous incombent aux termes de la loi nationale sur les transports et de la loi sur le CN. Nous estimons l'avoir fait, et l'avoir fait en conformité des dispositions de ces deux lois.

**Le sénateur Charbonneau:** Monsieur Lawless, vous avez dit que vous aviez tout fait, y compris les tarifs «rouges, blancs et bleus» dont je me souviens; ne diriez-vous pas que, compte tenu des frais de transports routiers actuels, comparativement à ce qu'ils étaient il y a 20 ans, ce qui est dû au prix plus élevé de l'essence consommé par les automobiles et autres, que la situation en 1982 est tout à fait différente de ce qu'elle était en, disons, 1962?

**M. Lawless:** Sénateur, je dirais que c'est exact pour ce qui est de l'essence, ce que les chemins de fer trouvent maintenant très onéreux. Comme vous le faites valoir, nos frais de carburant représentaient, il y a dix ans, 5 ou 6 p. 100 de l'ensemble de nos frais d'exploitation. Nous prévoyons que l'an prochain ces coûts représenteront à peu près 20 p. 100 de nos dépenses. Vous avez donc raison; et je suppose que VIA qui fait maintenant la mise en marché du service de transport de voyageurs au Canada, examinera chacun de ces changements pour voir si vraiment il attirera la clientèle et pourra profiter de toutes différences de prix que l'on pourrait constater par une étude comparative des services ferroviaires de transport de voyageurs par rapport aux autres modes de transport. Ce n'est certainement pas notre cas actuellement, cependant, je reconnais que le rapport entre les coûts a changé et je dirais qu'il changera encore plus.

**Le sénateur Charbonneau:** M. Lawless, je crois le contraire. Le rapport a changé mais à l'avantage des chemins de fer par rapport à l'automobile, car dans ce dernier cas, le prix de l'essence a augmenté de bien plus de 20 p. 100, ou quel qu'en soit le pourcentage. Je prétends que le coût du transport



[Text]

automobiles or trucks, has increased possibly two or three times as much, thus giving the railways an advantage over automobile use.

**Mr. Lawless:** Senator, I did not mean to mislead you. I support what you have said, that the cost differential for rail transportation versus the competing modes, with the exception of the airlines, is probably favouring rail transportation; it probably will be more so in the future. My only point in talking about fuel is that we should not be deluded into thinking that rail passenger costs are not moving up, and I use that as a demonstration that they really are.

We are finding the same situation in the freight business, incidentally. As we see these costs escalating, we hope that railway costs will not escalate as fast as the modes we are competing with, and I believe that VIA is watching that very closely.

**Senator Riley:** Following on what Senator Rowe and Senator Bonnell were saying, as a former regular user of the rail passenger service—CN, CP and VIA—I take strong issue with you on your statement that the railway was using every trick in the trade to promote passenger service. Your sleeping accommodations, particularly the bedrooms, were in desperate shape when VIA took them over. They were not being maintained or properly cleaned. The carpets were too small for the bedrooms. There was an accumulation of dirt in every corner; the cars were not being properly cleaned. As a matter of fact, I understand that CN is supposed to maintain the cleaning and maintenance services of the sleeping car accommodations, and it is not doing it. I presume that you are charging VIA Rail for this service, whether it is done in Moncton or Winnipeg—I believe it is done mostly in Moncton—and it is a disgrace. The toilets are not being properly cleaned, and I understand that your cleaners in your Moncton shops are supposed to do this work. VIA is being charged for it, but the service is inadequate. Do you have an answer to that?

**Mr. Lawless:** Yes, senator, I would like to comment on that. Concerning your first comment regarding how we did or did not promote passenger services at the time we were responsible for them, there is ample evidence that there was a major effort made to refurbish cars and to provide services that people wanted. That effort lasted for several years. Let me call it the "red, white and blue" era. There is no doubt that after that, because the experiment had failed, the railways took the position that the service would be extremely difficult to promote in order to make a profit. At that time we were getting only 80 per cent of our costs, and no new equipment was bought. We did not invest any money in new equipment. It is a fact, and I agree, that the equipment must have deteriorated probably to the extent that you are suggesting. I do not want in any way to suggest that, when VIA finally took over, we were operating what could be considered a first class operation. It was not, owing to the equipment we had and because of all the other circumstances that took place following the time it became evident that we were not going to be able to make a

[Traduction]

routier, que ce soit par automobile ou camion, a augmenté peut-être deux ou trois fois plus, ce qui donne ainsi aux chemins de fer un avantage sur l'automobile.

**M. Lawless:** Sénateur, je n'avais pas l'intention de vous induire en erreur. Je conviens que la différence des coûts entre le transport par chemin de fer et les autres modes concurrentiels, mises à part les lignes aériennes, est probablement en faveur du transport ferroviaire; il le sera probablement encore plus à l'avenir. Tout ce que je veux dire à propos du carburant est que nous ne devrions pas croire que les frais d'exploitation des services de transport de voyageurs n'augmentent pas. J'ai mentionné cela pour démontrer qu'en fait ils augmentent.

Il en est de même pour le transport des marchandises, soit dit en passant. A mesure que les coûts augmentent, nous espérons que ceux des trains ne grimperont pas aussi rapidement que ceux des modes de transport concurrentiels, et je crois que VIA surveille cela de très près.

**Le sénateur Riley:** Pour faire suite à ce que disaient les sénateurs Rowe et Bonnell, en tant qu'ancien usager régulier du service de transport de voyageurs—CN, CP et VIA—je ne suis pas du tout d'accord avec vous lorsque vous dites que la compagnie a tout fait pour inciter les gens à utiliser le service de transport de voyageurs. Les wagons-lits, surtout ceux avec des compartiments, étaient dans un état de délabrement épouvantable quand VIA a pris la relève. Ils n'étaient ni soigneusement entretenus ni nettoyés. Les tapis étaient trop petits pour les chambres. On trouvait de la saleté accumulée dans tous les coins. Les wagons n'étaient pas nettoyés convenablement. En fait, je crois savoir que le CN est censé se charger des services de nettoyage et d'entretien des wagons-lits, mais il ne le fait pas. Je suppose que vous facturez VIA Rail pour ce service, qu'il soit assuré à Moncton ou à Winnipeg—je crois que c'est surtout à Moncton—c'est une honte! Les toilettes ne sont pas mieux nettoyées et je crois savoir que ce sont les équipes de vos ateliers de Moncton qui sont censées faire ce travail. VIA doit payer pour un service qui est mauvais. Pouvez-vous me donner une réponse?

**M. Lawless:** Oui, sénateur. J'aimerais dire quelques mots à ce propos. Pour ce qui est de votre première remarque concernant la façon dont nous avons ou n'avons pas encouragé les gens à employer le service de transport de voyageurs, la preuve est faite. On a déployé bien des efforts à la rénovation de wagons cherchant à offrir ainsi les services que nos clients désiraient. Ces efforts ont duré plusieurs années. C'est ce que j'appellerais la période «rouge, blanche et bleue». Comme cette expérience s'est soldée par un échec, les chemins de fer ont évidemment conclu que le service serait très difficile à promouvoir pour être rentable. Nous ne rentrions alors que dans 80 p. 100 de nos frais et cela sans acheter de matériel neuf. Nous n'avons pas investi dans du matériel neuf. Il est vrai, je le reconnais, que le matériel a dû se détériorer probablement autant que vous l'avez mentionné. Je ne prétends pas qu'au moment où VIA a pris la relève, nous faisions l'exploitation de ce que l'on pourrait appeler un service de première classe surtout si on considère le matériel dont nous disposions alors, et si l'on se souvient des autres circonstances existantes au

[Text]

profit in the services we were operating or even recover our costs at that time.

**Senator Riley:** So, then, actually, you did discourage passenger service during that period.

**Mr. Lawless:** I was not the president of CN Rail at that time. I am not aware of any indication of an official position being taken in the company to discourage passenger service.

**The Chairman:** Perhaps. However, you might have decided not to encourage it.

**Mr. Lawless:** The fact that we were unable to recover our costs or put ourselves in a position where we would have been able to make a profit certainly meant it was a major financial drain on the corporation. And, like any other corporation, we handled ourselves accordingly in the areas where we were not making a profit. It is a fact that there was not as much attention paid at that time because of the equipment and many other things that were involved.

If I could come back to the other question you asked, senator, about today's operation, you mentioned uncleanness and other things. We do, as you know, operate under contract with VIA, and the specifications are spelled out. We are constantly working together with VIA to ensure that the services they specify are operated, and operated well. We are dedicated to operating the best possible service we can under the contract we have with VIA. I cannot speak specifically to the area that you are talking about. I do ride trains from time to time, and I am sure there are instances where CN Rail employees do not do what they are supposed to do; but I would hope that they are not very frequent, and we expect VIA, under the contract arrangements that they have with us, working through our general manager of passenger services and our other field personnel, to make sure we know when we are not operating at the level they require.

**Senator Charbonneau:** Mr. Lawless, you mentioned that the equipment was in pretty poor shape when it was sold to VIA. What criterion was used to assess the worth of this equipment when it was sold to VIA?

**Mr. Lawless:** All the equipment was turned over to VIA at net book value, whatever it was on the books at the time.

**Senator Charbonneau:** What was your depreciation line? Was it a four-year straight line, or what?

**Mr. Pierre Casgrain, Director, Costing Services, CN Rail:** We could provide you with that answer later, senator.

**Senator Charbonneau:** I understand that most of that equipment was at least 26 years old. I am not sure of my figures. I am just speaking from memory. I recall, however, that close to 75, 80 or 90 per cent was 26 years old or older, and much of it was over 30 years of age.

**Mr. Lawless:** That is a fact for both locomotives and passenger car equipment. With the exception of the turbo trains and some of what we call Tempo trains in southwestern

[Traduction]

moment où il est devenu évident que nous ne pourrions jamais exploiter ces services de façon rentable ni seulement rentrer dans nos frais.

**Le sénateur Riley:** Ainsi, en fait, au cours de cette période, vous avez découragé les gens à utiliser le service de transport de voyageurs.

**M. Lawless:** Je n'étais pas président de CN Rail à cette époque. Que je sache, rien ne laisse croire que la compagnie ait adopté officiellement la décision de décourager les usagers.

**Le président:** C'est possible. Cependant, vous avez peut-être décidé de ne plus les encourager.

**M. Lawless:** Comme nous ne pouvions rentrer dans nos frais, encore moins réaliser un profit, ce n'était qu'une perte financière importante pour la société et comme toute autre entreprise l'aurait fait. Nous avons agi comme on le fait ordinairement pour des opérations non rentables. Il est vrai que l'on s'en est pas trop soucié à ce moment-là, vu la condition du matériel et bien d'autres facteurs.

Me permettez-vous de revenir sur l'autre question que vous avez posée, sénateur, relativement à notre exploitation actuelle, où vous avez parlé entre autres du manque de profit. Comme vous le savez, nous avons conclu un contrat avec VIA et toutes les dispositions y sont clairement énoncées. Nous travaillons toujours de concert avec eux pour veiller à ce que les services qu'ils exploitent fonctionnent bien. Nous tenons à offrir le meilleur service possible aux termes du contrat conclu. Je ne puis entrer dans les détails à propos de ce que vous nous avez mentionné. Je voyage par train de temps en temps, et je sais bien qu'il arrive parfois que les employés de CN Rail ne fassent pas correctement leur travail, cependant, j'ose espérer que ces cas-là sont assez rares, et conformément aux accords contractuels conclus avec VIA au niveau de la gestion générale des services de transport de voyageurs et s'appliquant aussi aux autres membres du personnel sur place, nous comptons être mis au courant lorsque nos services laissent à désirer.

**Le sénateur Charbonneau:** M. Lawless, vous avez dit que le matériel était en très mauvais état lorsque vous l'avez vendu à VIA. Quel critère d'évaluation avez-vous utilisé pour estimer la valeur de ce matériel au moment de la vente?

**M. Lawless:** Tout le matériel a été vendu à VIA à la valeur nette comptable, telle qu'elle était.

**Le sénateur Charbonneau:** Quel était votre délai de dépréciation; était-il de quatre ans ou était-il calculé autrement?

**M. Pierre Casgrain, directeur, Service d'établissement des coûts, CN Rail:** Nous pourrions vous répondre plus tard, sénateur.

**Le sénateur Charbonneau:** Je crois savoir que la plus grande partie de ce matériel était âgé d'au moins 26 ans. Je ne suis pas sûr de mes chiffres. Je parle de mémoire. Je me souviens toutefois, que près de 75 ou 90 p. 100 du matériel avait 26 ans ou plus et que pour une bonne part, il datait de plus de 30 ans.

**M. Lawless:** C'est exact pour les locomotives et le matériel des wagons de voyageurs. À l'exception des turbotrans et d'une partie de ce que nous nommons les trains «tempo», dans



[Text]

Ontario, pretty well all the equipment was very, very old. As I indicated earlier, we certainly had not bought any new equipment for a number of years, with the one exception of the turbo trains.

**Senator Charbonneau:** Yet you got about \$70 million out of that.

**Mr. Lawless:** Net book value, yes. Whatever it was.

**Senator Riley:** Who established the net book value? Your auditors?

**Mr. Lawless:** No. This was verified and handled through the CTC.

**Senator Riley:** Well, are the audits done under the costing order completed for the time of the sale?

**Mr. Lawless:** Yes. as a matter of fact, they have just recently been rechecked. There was a discussion—I don't know whether you would call it a dispute—about the equipment, and that whole thing has recently been checked and confirmed.

**Senator Riley:** A dispute started by whom? The CTC Railway Committee?

**Mr. Lawless:** I am sorry I used the word "dispute". I know there was discussion about that particular aspect of the transfer and whether it was book value or not book value that was used, and I can only report at the moment that that was confirmed by the CTC recently. We could get you more information on that if you are interested in receiving it.

**Senator Riley:** I am going to suggest to you that such sleeping cars as the Falls line—the Reversing Falls and the Soo Falls; I used to have a list of them but I have mislaid it—were nothing but junk.

**Mr. Lawless:** Our concern would be, of course, that they could be operated safely. Otherwise they would not operate on the railway. I cannot speak specifically on that point. Perhaps Mr. Easton can.

**Mr. Howard Easton, General Manager, Passenger Services, CN Rail:** Yes. The situation, I think, in reference to the Falls series of cars is that these were second-hand cars that CN purchased in the 1960s, as part of the earlier effort that Mr. Lawless described, to spruce up the passenger service. They were purchased from the United States. As a result of the reduction in the services that VIA experienced last year, arising out of the order in council, I understand that that series of cars has been mothballed. It is the first series of sleeping cars that VIA has taken out of service because they are no longer required.

**Senator Riley:** They were still in operation at the time the cutback in rail passenger service was made in the Atlantic region. That was only last October.

**Mr. Easton:** VIA has recently assessed their fleet situation in the light of the reduced requirements, and has nominated certain classes of older equipment to come out of service. I could not say for sure that every unit of that class will be out,

[Traduction]

le sud-ouest de l'Ontario, presque tout le reste du matériel était très, très vieux. Comme je l'ai déjà mentionné, il est certain que nous n'avions pas acheté de matériel neuf pendant des années, sauf dans le cas des turbotrans.

**Le sénateur Charbonneau:** Ce qui n'empêche pas que vous en ayez tiré à peu près \$70 millions.

**M. Lawless:** La valeur nette comptable, oui. Quel qu'en ait été le montant.

**Le sénateur Riley:** Qui a calculé cette valeur nette comptable? Vos vérificateurs?

**M. Lawless:** Non. C'est la CCT qui l'a calculée et vérifiée.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que les vérifications faites aux termes de l'ordonnance de frais avaient été terminées au moment de la vente?

**M. Lawless:** Oui. En fait, on vient à nouveau de les vérifier. Il y a eu discussion, vous diriez peut-être dispute, au sujet du matériel. C'est pourquoi cela vient d'être vérifié et confirmé.

**Le sénateur Riley:** Qui a commencé cette dispute? Le Comité des chemins de fer de la CCT?

**M. Lawless:** Je m'excuse de m'être servi du mot «dispute». Je sais que l'on a discuté de cet aspect particulier du transfert, et qu'on s'est demandé si on s'était ou non, servi de la valeur comptable. Pour le moment, je ne puis que dire que la CCT vient de confirmer cette valeur comptable. Nous pourrions vous faire parvenir de plus amples renseignements à ce propos si la question vous intéresse.

**Le sénateur Riley:** Je vais vous dire que les wagons-lits comme ceux utilisés sur le parcours Falls, Reversing Falls et Soo Falls; j'en avais une liste, mais je l'ai perdue, n'étaient rien de plus que de la ferraille.

**M. Lawless:** Nous nous soucions surtout, bien sûr, de leur aspect sécuritaire. S'il n'avaient pas été sûrs nous ne les aurions pas utilisés. Je ne puis vous donner plus de détails sur ce point. Peut-être M. Easton le pourrait.

**M. Howard Easton, gérant général, service de transport de voyageurs, CN Rail:** Oui. En fait, je crois que pour ce qui est de la série des wagons Falls, il s'agissait de wagons d'occasion que le CN avait acheté dans les années 60, lorsqu'on a tenté, comme M. Lawless l'a expliqué, de donner de l'essor au service de transport de voyageurs. Ils avaient été achetés aux États-Unis. Suite à la baisse des services que VIA a subie l'an dernier, en raison du décret en conseil, je crois savoir que cette série de wagons a été enlevée de la circulation. C'est la première série de wagons-lits que VIA a retirée du service; il n'en a plus besoin.

**Le sénateur Riley:** On les employait encore lorsqu'on a réduit le service de transport de voyageurs dans la région de l'Atlantique, en octobre dernier.

**M. Easton:** VIA vient d'évaluer son matériel roulant dans le cadre de la réduction de ses services, et il prévoit retirer de la circulation une certaine partie de son matériel le plus ancien. Je ne pourrais vous assurer que tout l'usagé va être mis hors de



[Text]

because some of the cars may have some useful life left in them following their recent shopping; but by and large the classes of cars that have been withdrawn from service are the older cars and, perhaps, the cars that are in the condition you are referring to in this situation.

**Senator Riley:** Would CN Rail be willing to enter into negotiations with VIA Rail for a fixed price contract? If not, why not?

**Mr. Lawless:** As a result of discussions that took place quite intensely during the last quarter of 1981, and in agreement with VIA and the Minister of Transport, we are currently negotiating an arrangement that would supplement, change or replace the existing contract, and a fixed price contract is part of the considerations that are under way on the part of both VIA and ourselves at the moment. That is currently going on. We expect those discussions and negotiations to be finished in the next month, and we are being what I will call assisted by the Minister of Transport in this process and, indeed, by the CTC.

**Senator Riley:** The CN Rail contend that the current procedure involving the presentation to VIA of the so-called thirteenth and fourteenth bills is a satisfactory system.

**Mr. Lawless:** Let me answer that this way, if I may. Our main concern is that whatever arrangements are made between ourselves as the operating railway and VIA put us in the position that, as was indicated when VIA took this over, we recover all of our costs associated with operating the VIA Rail services for VIA. The process that is there now allows that. Because it is a costing exercise, it provides for the famous "thirteenth bill". Indeed, there is another process involved as well; that is the fourteenth bill.

The fourteenth bill is there on the basis that, when the CTC finally gets to the point where it can check all of the charges that CN Rail has applied against the services VIA has requested CN to perform, there can be a fourteenth bill. The CTC is approximately a year behind in this process.

This fourteenth bill could be one that says there should be a refund from CN to VIA, or, indeed, that VIA owes CN more money. Therefore, I will say that, as long as this regulatory costing process is in place, it is inevitable that there is a mechanism available to pick up all of the costs incurred during any one year. I think we should always remember that the monthly charges are estimates. The monthly bills that are rendered to VIA from CN are only estimates of what, in our view, it will cost to perform the services that VIA has requested. The thirteenth bill then allows us, as these processes unfold during the year, to adjust whatever needs to be adjusted.

**Senator Riley:** Why does the contract between VIA and the railways state that bills must be paid as rendered?

**Mr. Lawless:** That was the negotiated arrangement.

**Senator Riley:** Is there a reason why it was negotiated in that way?

[Traduction]

service car certains de ces wagons viennent d'être remis en état et peuvent peut-être, être encore utilisables, mais une grande partie des wagons retirés de la circulation sont les plus anciens et ceux dont vous avez parlé en font peut-être partie.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que CN Rail serait prêt à négocier un contrat à prix fixe avec VIA Rail? Dans la négative, pourquoi?

**M. Lawless:** Suite aux discussions intensives qui ont eu lieu au cours du dernier trimestre de 1981, et avec l'accord de VIA et du ministère des Transports, nous sommes en train de négocier un arrangement qui compléterait, modifierait ou remplacerait le contrat actuellement en vigueur, et VIA et nous-mêmes envisageons actuellement de conclure un contrat à prix fixe. Voilà où on en est pour le moment. Nous comptons que ces discussions et ces négociations prendront fin le mois prochain et je dirais que le ministre des Transports, et en fait, la CCT, nous prêtent leur concours.

**Le sénateur Riley:** CN Rail prétend que la méthode actuelle de présenter à VIA ce que l'on appelle les treizième et quatorzième factures est une façon de procéder satisfaisante.

**M. Lawless:** Permettez-moi de vous répondre de la façon suivante. Notre préoccupation primordiale, quels que soient les accords conclus entre nous, en tant que société ferroviaire exploitante et VIA, c'est que nous ayons la possibilité, comme il a été précisé au moment où VIA a pris la relève, de rentrer dans tous nos frais d'exploitation imputables au service de VIA Rail. Le mécanisme actuellement en place, se fonde sur l'établissement des coûts et permet donc d'exiger la fameuse «treizième facture». En fait, il y a une autre démarche prévue; c'est la quatorzième facture.

S'il y a une quatorzième facture, c'est pour laisser à la CCT le temps de vérifier toutes les factures que CN Rail exige pour les services que VIA lui a demandés. La CCT est en retard d'à peu près un an dans ce travail.

Cette quatorzième facture pourrait établir si c'est le CN qui doit rembourser VIA ou si VIA doit une certaine somme au CN. Je dirais donc que tant que ce processus réglementaire d'établissement des coûts reste en vigueur, il est inévitable qu'il existe un mécanisme permettant de récupérer tous les coûts engagés pendant une année. Il ne faut pas oublier, je pense, que les factures mensuelles ne sont qu'estimatives. Les factures mensuelles que le CN envoie à VIA ne sont qu'une estimation du montant qu'il en coûtera à notre avis, pour fournir à VIA les services qu'il nous a demandés. La treizième facture nous permet donc, après avoir suivi ce système toute l'année, de rajuster les montants exigés si nécessaire.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi le contrat conclu entre VIA et les chemins de fer stipule-t-il que les factures doivent être acquittées dès réception?

**M. Lawless:** C'est l'entente qui a été conclue.

**Le sénateur Riley:** Y a-t-il une raison qui justifie cette façon de procéder?

[Text]

**Mr. Lawless:** It is our view that we need the money in order to keep operating. The sooner we get it, the better. We are most unhappy, as a matter of fact, that although we incur costs during the year, the system only allows us to recover those costs, as we have noted on the thirteenth bill, some three or four months after the end of the year.

Adjustments are made to the monthly invoices, of course, if new services are requested during the course of the year, which services were not in place at the time we estimated our charges to VIA. Similarly, in the case of, for example, a labour contract settlement where we might have provided for an 8 per cent wage increase and the contract in reality provided for a 10 per cent increase, we would have to pay up that difference. There are such instances where adjustments are made to the monthly estimate and, indeed, in some cases the adjustment is picked up in the thirteenth bill.

**Senator Riley:** Does that not give CN the right to change anything they want to, putting the burden of proof upon VIA if it should disagree with the change?

**Mr. Lawless:** I refer back to what I consider to be the protection afforded to both VIA and CN Rail. That is the CTC audit. There is no means by which we can charge anything that is not allowable and correct under the R63-13 costing order. For that reason, we are very happy that the Canadian Transport Commission comes in to review those costs and to confirm that they are legitimate and do reflect the services that we are providing.

**Senator Charbonneau:** You mentioned earlier that you are now negotiating a fixed price contract. Once that contract is negotiated, will the thirteenth and fourteenth bills be eliminated?

**Mr. Lawless:** Senator, if I may, I will go back to precisely what I said. The question about a fixed price contract was raised. I said that we are negotiating a new arrangement between ourselves and VIA, in which process the CTC and Transport Canada are involved. A fixed price contract is one of the considerations that might be negotiated. I am really saying, senator, that there is more than one option. A fixed price contract is one of those options. Of course, I come back to my great concern with regard to a fixed price contract. The railways must insist that they at least recover their costs.

**Senator Charbonneau:** Provided you have the productivity?

**Mr. Lawless:** Yes. Of course, the railways, particularly Canadian National Railway, has been achieving great productivity increases over the last number of years. This is quite obvious and is a well-known fact in the industry. We continue to make every effort to achieve productivity increases. We use every means possible, such as implementing new techniques, new equipment and so on. There are many areas where new ideas are introduced each year.

[Traduction]

**M. Lawless:** Nous considérons avoir besoin de fonds pour continuer à fonctionner. Plus courts sont les délais de remboursement, mieux c'est. Nous sommes très contrariés, en fait, de constater que même si nous faisons des frais en cours d'année, le système ne nous permet d'être remboursés, comme nous l'avons noté dans la treizième facture que trois ou quatre mois après l'année échue.

On apporte bien sûr des rajustements aux factures mensuelles, lorsqu'en cours d'année, on nous demande de nouveaux services, si ces derniers n'étaient pas en place au moment où nous avons fait l'évaluation des montants que nous exigeons. De même, dans le cas du règlement d'une convention de travail où nous avons, disons, prévu une augmentation de 8 p. 100 des salaires alors que le contrat en accorde une de 10 p. 100, nous devons couvrir la différence. Il arrive parfois que des rajustements soient faits aux montants estimatifs mensuels, et en fait, dans certains cas, le rajustement est apporté dans la treizième facture.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que cela ne donne pas au CN le droit de modifier à plaisir, en laissant le fardeau de la preuve à VIA si cette dernière n'accepte pas ces modifications?

**M. Lawless:** Je vous renvoie à ce que je considère comme la protection accordée à la fois à VIA et à CN Rail, la vérification de la CCT. Nous ne pouvons en aucune manière apporter des modifications non permises ou non admissibles aux termes de l'ordonnance de frais R6313. C'est pourquoi nous sommes très heureux que la Commission canadienne des transports révise nos frais et confirme le fait qu'ils sont légitimes et qu'ils correspondent aux services fournis.

**Le sénateur Charbonneau:** Vous nous avez dit tout à l'heure que vous étiez en train de négocier un contrat à prix fixe. Quand ce sera fait, la treizième et la quatorzième factures seront-elles supprimées?

**M. Lawless:** Sénateur, si vous me le permettez, je vais revenir à ce que j'ai dit. Il a été question d'un contrat à prix fixe. J'ai dit que nous étions en train de négocier une nouvelle entente avec VIA et que la CCT et le ministère des Transports y participent. On envisage la possibilité de négocier un contrat à prix fixe. Tout ce que je veux dire, sénateur, c'est qu'il y a plusieurs choix possibles. Le contrat à prix fixe est une possibilité parmi d'autres. Naturellement, j'en reviens à ce qui m'inquiète le plus, le contrat à prix fixe. La compagnie ferroviaire doit au moins rentrer dans ses frais.

**Le sénateur Charbonneau:** A condition que cela soit justifié par votre productivité?

**M. Lawless:** Oui. Il va de soi que les chemins de fer, en particulier le Canadien National, ont augmenté considérablement leur productivité ces dernières années. C'est un fait reconnu et bien évident dans notre secteur. Nous continuons à tout faire pour accroître notre productivité. Nous nous servons de tous les moyens possibles tels la mise en œuvre de nouvelles techniques, l'emploi d'un nouveau matériel, etc... Chaque année, on fait de nombreuses innovations dans tous les domaines.



[Text]

As a matter of fact, within CN Rail I try to set a target of a minimum of 2 per cent increase in productivity each year. That is for the railway operations.

Of course, VIA benefits from every one of the productivity increases that CN is able to achieve in any one year.

**Senator Charbonneau:** Would you be willing, in any new contract that is being negotiated now, to include clauses within that contract which would provide incentives for productivity improvement on the part of CN?

**Mr. Lawless:** Yes.

**Senator Charbonneau:** Conversely, would you provide, in such a contract, a form of credit given for non-productivity?

**Mr. Lawless:** All of these aspects are subject to negotiation, sir. Again, I will come back to what I said before. I am not prepared to enter into any contract that does not at least allow me the assurance of recovering my costs. Therefore, all of the aspects of the contract that we might negotiate must be considered in terms of the risks that would be taken with respect to achieving productivity. This must be done before we could say that we will agree with a productivity arrangement that is passed on in some way to VIA, or could somehow be construed as a penalty to us if such productivity is not achieved.

I think that such a provision is possible. Certainly, with many of our other customers, there is a similar provision. For example, speaking in terms of the freight services that we provide, if we achieve a certain level of service we will charge one rate. If we do not achieve it, another rate will take effect. This is not an unfamiliar area to us. However, it cannot be viewed in isolation. Any discussions which have been carried out between my officers and VIA thus far have so indicated. We are prepared to talk about productivity increases and this sort of thing.

**Senator Charbonneau:** Of course, your customers have a choice in such a case, but VIA Rail has no choice. In other words, VIA is in a bind. When you say you have to cover your costs, VIA is stuck with what you decide upon. They cannot go elsewhere.

**Mr. Lawless:** That is a two-edged sword, senator. CN has no choice, either. The point is that we want to be in a position to ensure that whenever a new contract is arranged, whether it be a fixed price contract or some other type of contract, the bottom line is that every one of the costs associated with providing the service that VIA is demanding is covered. We do not want to go back to the situation we were in before, where we were only recovering 80 per cent of our costs.

**Senator Charbonneau:** In the negotiations that you have spoken about, does the contract call for workloads and charges to be related in the monthly bills? I presume that such will be the case even in a fixed price contract, will it?

[Traduction]

En fait, pour ce qui est de CN Rail, je voudrais fixer comme objectif un minimum de 2 p. 100 d'accroissement annuel de la productivité. Cela s'applique à l'exploitation ferroviaire.

Il est certain que VIA profite de toutes les améliorations de productivité que le CN apporte au cours d'une année.

**Le sénateur Charbonneau:** Seriez-vous prêt à prévoir, dans le nouveau contrat que vous êtes en train de négocier, des dispositions encourageant le CN à accroître sa productivité?

**M. Lawless:** Oui.

**Le sénateur Charbonneau:** D'autre part, prévoiriez-vous dans un tel contrat une forme de crédit accordé à la non-productivité?

**M. Lawless:** Toutes les questions sont négociables, monsieur. Je reviens encore une fois à ce que j'ai déjà dit. Je ne suis pas prêt à conclure un contrat qui ne me garantirait pas au moins de faire mes frais. C'est pourquoi nous devons tenir compte de tous les aspects du contrat que nous pourrions négocier en fonction des risques que nous prendrions pour accroître la productivité. Cela doit être assuré avant que nous soyons en mesure d'accepter un accord de productivité quelconque avec VIA, accord qui pourrait de quelque façon être interprété comme devant nous pénaliser si cette productivité n'était pas atteinte.

Je pense qu'il est possible de prévoir une telle disposition. Il est certain qu'avec un grand nombre de nos autres clients, nous sommes convenus de dispositions du même genre. Par exemple, pour ce qui est du service de transport de marchandises que nous fournissons, si nous atteignons un certain niveau de service, nous exigeons un certain taux. Si nous ne l'atteignons pas, c'est un autre taux qui entre en vigueur. Cela ne nous est pas tout à fait étranger. Cependant, on ne peut considérer la question de façon séparée. C'est ce qui a été démontré dans toutes les discussions que nous avons eues entre nos agents et ceux de VIA. Nous sommes prêts à discuter d'accroissement de la productivité et d'autres questions de même nature.

**Le sénateur Charbonneau:** Naturellement. Dans ces cas-là, vos clients ont le choix mais VIA Rail n'en a aucun. Autrement dit, VIA a les mains liées. Si vous déclarez que vous devez rentrer dans vos frais, VIA n'a d'autre choix que d'accepter votre décision. Il ne peut s'adresser ailleurs.

**M. Lawless:** C'est une arme à double tranchant, sénateur. Le CN n'a pas le choix non plus. Ce que nous voulons, c'est nous assurer que chaque fois que nous concluons un contrat à prix fixe ou autre, nous rentrons en fin de compte dans tous les frais imputables aux services exigés par VIA. Nous ne voulons pas nous retrouver dans la même situation qu'auparavant, quand nous ne récupérions que 80 p. 100 de nos frais.

**Le sénateur Charbonneau:** Au cours des négociations dont vous avez parlé, le contrat prévoit-il les travaux à exécuter et les frais dont il peut être tenu compte dans les factures mensuelles? Je suppose qu'il en sera de même dans le cas de contrat à prix fixe, n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Lawless:** The monthly invoices that we send to VIA include a lot of information. They are in the form of computer printouts. I believe that we have one here today, if you would like to see it. Perhaps I can obtain it for you.

**Senator Charbonneau:** At this moment?

**Mr. Lawless:** Yes.

**Senator Charbonneau:** That is not VIA's contention.

**Mr. Lawless:** I would like to speak to that point, if I may. I mentioned before, and VIA knows this, that we are prepared to provide to VIA a lot of management information which reflects the services that we are providing. This document goes every month, along with the invoice, to VIA. There has been established a carefully nurtured myth that, for some reason or other, Canadian National sends a piece of paper to VIA every month and says, "You owe me \$25 million." That is not the case. Along with the monthly invoice, this rather large document is sent. After all, it is a new service we are trying to learn from each other and they requested a lot of information. We try to supply them with as much information as we can and, as I say, this is what is currently being given to them. We are also on record as saying that during these present negotiations we are prepared to supply more information. "If you can tell us what you want, we shall deal with it. In some cases we will be able to oblige you and in others, I am sure, we will not."

Here is the type of information that goes as a support document: We give them the line haul charges by train number, which includes train control, dispatching, signal maintenance, ownership, taxes, road maintenance, motive power servicing and engine inspection. We give them the passenger train switching expense by location, the rental, CN locomotive power expenses, which are broken down as to the assignment. We give the total passenger train crews wages by train type, the joint facilities expense by location, the total passenger car maintenance expense by the class of maintenance that is performed, the expense of the storage of the VIA guard cars, station expenses the total motive or maintenance expense by class of maintenance, and on and on. There is a lot of detailed information that goes to VIA.

**Senator Charbonneau:** Is this information given to the CTC?

**Mr. Lawless:** This is the information that accompanies the bill which we send to VIA each month. I think that in the transcript of past hearings that I have read, the chairman and chief executive officer of VIA has recognized and acknowledged that CN Rail now does provide a lot of information that initially—and I am talking about prior to January 1, 1981, because we have been providing all this information since that time—was not the case. As I have already said to you during these negotiations, we are prepared to provide more.

[Traduction]

**M. Lawless:** Les factures mensuelles que nous envoyons à VIA contiennent de nombreux renseignements. Elles se présentent sous la forme d'imprimés d'ordinateur. Je crois que nous en avons une ici aujourd'hui, si vous voulez la voir. Je pourrais peut-être vous en obtenir une.

**Le sénateur Charbonneau:** Maintenant?

**M. Lawless:** Oui.

**Le sénateur Charbonneau:** Ce n'est pas ce que dit VIA.

**M. Lawless:** Avec votre permission, j'aimerais aborder cette question. J'ai déjà mentionné, et VIA le sait, que nous sommes prêts à lui fournir un grand nombre de renseignements administratifs concernant les services que nous offrons. Ce document accompagne chaque facture mensuelle. Je ne sais pour quelle raison on s'applique à entretenir le mythe que chaque mois le Canadien National envoie à VIA une feuille de papier sur laquelle est inscrit: «Vous me devez \$25 millions.» C'est faux. Ce document contenant de nombreux renseignements accompagne la facture mensuelle. Après tout, il s'agit là d'un nouveau service; nous tâchons de nous aider mutuellement. Ils nous ont demandé de nombreux renseignements, nous essayons de leur en fournir autant que possible; ce que nous faisons actuellement. Nous avons aussi déclaré que pendant la durée des négociations en cours nous étions prêts à fournir plus de renseignements. Communiquez vos desiderata, nous y donnerons suite. Nous vous donnons satisfaction dans certains cas, mais dans d'autres, il est certain que nous ne le pourrions pas.

Voilà le genre de renseignements qu'indique ce document. Nous leur donnons les frais de remorquage par numéro de train, ce qui comprend le contrôle du train, la mise en route, l'entretien des signaux, la compagnie propriétaire, les taxes, l'entretien de la voie ferrée, le mode de traction utilisé et l'inspection des moteurs. Nous leur communiquons les frais d'aiguillage par point, les frais de location, les dépenses entraînées par les locomotives du CN et ces renseignements sont ventilés par affectation. Nous donnons le salaire global de l'équipe du train de voyageurs par type de train, les dépenses communes des installations par point, le montant global des dépenses faites pour l'entretien des wagons de voyageurs par catégorie d'entretien assuré, les dépenses d'entreposage des wagons de réserve de VIA, les frais de gare, le montant global des frais d'entretien par genre d'entretien, etc... Nous communiquons un grand nombre de renseignements détaillés à VIA.

**Le sénateur Charbonneau:** Est-ce que ces renseignements sont donnés à la CCT?

**M. Lawless:** Il s'agit là de renseignements qui accompagnent la facture que nous envoyons mensuellement à VIA. Je pense que j'ai lu dans la transcription des audiences précédentes que le président et le directeur de VIA ont reconnu que, désormais, CN Rail leur fournit beaucoup plus de renseignements qu'auparavant, je veux parler d'avant le 1<sup>er</sup> janvier 1981, puisque depuis cette date, nous leur fournissons tous ces renseignements. Comme je vous l'ai déjà dit, pendant la durée de ces négociations, nous sommes encore prêts à en fournir davantage.

[Text]

**The Chairman:** Mr. Lawless, I would like to refer you to page 6 of your statement and the first complete sentence at the top of that page, which reads:

It is for this reason, and this reason alone, that we do not wish to reveal our costing to VIA Rail.

Are you telling the committee, as you display this large volume of computer printouts, that those words are no longer applicable?

**Mr. Lawless:** No, sir.

**The Chairman:** Then how do you reconcile what you are suggesting through this computer printout with your assertion on page 6?

**Mr. Lawless:** We are talking about the general concept of confidentiality of costing information. We view that information as management information which VIA needs to effectively manage its services. There is a lot of information that CN Rail has that we view as confidential, and that is indicated in all of the acts, the costing orders and so forth. Of course, we are required to reveal that information to the Canadian Transport Commission.

**Senator Charbonneau:** Could you give an example of this type of information in general terms?

**Mr. Lawless:** Not any more general than I have already given you. Perhaps there is some specific information that Mr. Casgrain could recount.

**Mr. Casgrain:** At the lower part of that same page, Mr. Chairman, the words "detailed costing" are mentioned. What we are talking about here are the costs or the charges made. In the case of information on switching, for example, we are giving the switching by location. That is, the amount of dollars related to switching at that location. But all the elements that go into making that charge per switching minute are not provided to VIA. Those elements were developed based on information on actual labour costs, actual costs on the switcher engine plus certain costs which are of a longer-term nature, and these costs which are an input into that single figure are accepted by the CTC. We do not feel that there is any justification for VIA requesting this information. These cost elements come together under switching and that translates into dollars, and that element is what VIA sees. But if VIA is requesting the detailed makeup of that element, we believe it is not management information, but information for review and consideration by the CTC.

**Senator Charbonneau:** So the figures which you provide to the CTC, for instance, the percentage cost per passenger as opposed to freight, are reviewed by the CTC to determine whether they are accurate, legitimate or whatever?

**Mr. Casgrain:** That would be a good way of putting it, yes.

**The Chairman:** Perhaps I might be permitted to make a further reference on this matter. In the evidence given us by the CTC on Thursday, March 4, 1982, Dr. Heads—who I am sure is known to you and, no doubt, you have read this yourself, Mr. Lawless—on page L-6 of the transcript was asked the following series of questions:

[Traduction]

**Le président:** M. Lawless, j'aimerais vous renvoyer à la page 6 de votre déclaration et à la première phrase complète au début de cette page, phrase qui se lit comme suit:

C'est pour cette raison, et cette raison seulement, que nous ne voulons pas divulguer nos coûts à VIA Rail.

Êtes-vous en train de dire au comité, en montrant ces nombreux imprimés d'ordinateur, que ce que vous avez déclaré ne tient plus?

**M. Lawless:** Non, Monsieur.

**Le président:** Dans ce cas, comment conciliez-vous vos déclarations actuelles avec vos affirmations de la page 6?

**M. Lawless:** Il est question de l'aspect confidentiel général des renseignements concernant les frais. Nous considérons ces renseignements comme relevant de la gestion, ce dont VIA a besoin pour administrer efficacement ses services. CN Rail possède des renseignements que nous considérons confidentiels tels que prévus dans toutes les lois, toutes les ordonnances de frais, etc... Nous devons bien sûr, divulguer ces renseignements à la Commission canadienne des transports.

**Le sénateur Charbonneau:** Pourriez-vous nous donner, de façon générale, un exemple de ce genre de renseignements?

**M. Lawless:** Je ne puis vous en donner plus que je ne l'ai déjà fait. M. Casgrain pourrait peut-être vous en donner de plus spécifiques.

**M. Casgrain:** Au bas de la même page, M. le président, on peut voir les mots «détails des frais». Il est question ici des frais ou des dépenses encourus dans le cas de renseignements sur l'aiguillage, par exemple, nous donnons les frais d'aiguillage par point, c'est-à-dire le montant en dollars des coûts d'aiguillage à cet endroit précis. Mais tous les éléments qui composent cette dépense par minute d'aiguillage ne sont pas communiqués à VIA. Ces éléments ont été calculés à partir de renseignements. Les coûts réels de la main-d'œuvre, les coûts réels de la locomotive de triage, plus certains autres frais à plus long terme, tous ceux qui composent ce seul chiffre sont acceptés par la CCT. Nous ne considérons pas que VIA ait aucun motif valable d'exiger ces renseignements. Ces éléments du coût sont regroupés dans les frais d'aiguillage qui se traduisent en dollars et c'est ce renseignement-là qui lui est communiqué. Cependant, même si VIA exige la ventilation détaillée de cet élément, nous considérons qu'il ne s'agit pas là de renseignements sur la gestion et que c'est plutôt à la CCT qui en fait l'examen et l'étude, que nous devons les communiquer.

**Le sénateur Charbonneau:** Ainsi donc, les chiffres que vous communiquez à la CCT, par exemple le pourcentage du coût par voyageur par opposition aux marchandises, sont examinés et c'est elle qui détermine s'ils sont exacts, légitimes ou autre.

**M. Casgrain:** C'est une bonne façon de le formuler. Oui.

**Le président:** Vous me permettrez peut-être de revenir à cette question. Dans le témoignage rendu par la CCT le jeudi 4 mars 1982, nous avons posé la série de questions suivantes au Dr. Heads, que vous connaissez sans doute et dont vous avez certainement lu la déposition, page L-6 de la transcription, M. Lawless:



[Text]

THE CHAIRMAN: I recall that one of the questions raised at a previous meeting of this committee—and I think you were here at the time—was whether your audit actually examined the billings to determine whether there was good value given for the charges actually made for the various items charged to VIA by the railways. Do you have any comment on that?

DR. HEADS: Yes, Mr. Chairman, this question was indeed raised earlier. The audit essentially is a fiduciary type of audit ensuring that what the railways were charging VIA are costs that have been actually incurred. It is not a management-type audit a comprehensive-type audit to try to determine the efficiency and effectiveness of VIA's operations.

In other words, as we go into the question of examining charges made for back-shopping and general equipment repairs, we will certify that the charges were made, that the work was carried out, and we check time sheets and so forth to make sure of that. We are not, however, certifying that the work was necessary for the effective operation of VIA, which I think is essentially the concept that you are advancing.

If we were to do that, we would effectively be doing a management audit of VIA itself, and we do not appear to have any mandate to do that.

THE CHAIRMAN: Do you know whether anybody is actually doing that?

DR. HEADS: I am not aware of that.

Then it goes on to say that they visited the United States and so on. I cannot help getting the impression, Dr. Lawless—and if it is wrong, I am sure you will correct it—that the kind of information you are giving VIA and the kind of audit done by the CTC really amounts to whether you are charging items under the headings that you are lawfully, under the various regulations you follow, entitled to charge, but not whether you are charging a value-related fee for that service or whether you are charging some fee which is, you think, a reasonable one to charge but which may not be at all related to the actual item-by-item cost of providing that service.

Mr. Lawless: Mr. Chairman, I shall ask Mr. Casgrain to comment on that in a moment. I have two points with regard to the value-for-money auditing which you are talking about. VIA is a very experienced operator in the service that they require and are operating and what we are operating for them. So it is not a great mystery as to what they consider to be or not to be a fair charge. It is a fact, though, that, as Dr. Heads has indicated in his submission, the CTC does look at the legitimacy of specific charges and not at whether VIA is receiving value for that charge. There does exist the contract between the two companies. We know the specifications in those contracts and there is the negotiating process, which is currently under way, with regard to the specifications that they require and the charges that we feel are legitimate against those specifications. We have some way to go yet.

[Traduction]

LE PRÉSIDENT: Je me souviens qu'une des questions abordées au cours d'une des dernières réunions de ce comité—et je pense que vous étiez ici, à ce moment-là, était de savoir si votre vérification portait effectivement sur la facturation afin de déterminer si la compagnie ferroviaire avait rendu de bons services en échange des frais exigés de VIA. Avez-vous des commentaires à faire?

M. HEADS: Oui, monsieur le président, nous avons en effet déjà abordé cette question. Il s'agit essentiellement d'une vérification de type fiduciaire, c'est-à-dire servant à déterminer si les dépenses faites à VIA ont effectivement été faites. Il ne s'agit pas d'une vérification de type administratif ou exhaustif qui vise à déterminer l'efficacité des opérations de VIA.

Autrement dit, lorsque nous faisons l'examen des frais exigés pour les ateliers et les réparations générales de matériel, nous pouvons certifier que les frais ont été facturés, que le travail a été effectué et nous vérifions les feuilles de présence et autres documents pour nous en assurer. Nous ne certifions pas toutefois que le travail exécuté était nécessaire pour l'exploitation efficace de VIA et c'est essentiellement ce que vous me demandez, je pense.

Si nous faisons cela, ce serait en fait une vérification de la gestion de VIA elle-même et il ne semble pas que cela fasse partie de notre mandat.

LE PRÉSIDENT: Savez-vous si quelqu'un le fait?

M. HEADS: Pas que je sache.

Plus loin, on dit qu'ils sont allés aux États-Unis, etc... Je ne puis qu'avoir l'impression, M. Lawless—et si j'ai tort, vous me corrigerez, je suis sûr—que le genre de renseignements que vous communiquez à VIA et le genre de vérifications qu'effectue la CCT se résument en fait à déterminer si vous facturez les dépenses aux postes qui vous sont légalement permis aux termes des différentes réglementations auxquelles vous êtes assujettis, et que ces renseignements ne permettent pas de savoir si vos factures correspondent à la valeur du service rendu ou si certaines sommes qu'il vous semble raisonnable d'exiger ne pourraient pas être tout à fait étrangères aux frais réels calculés, poste par poste, que la prestation de ces services entraîne.

M. Lawless: M. le Président, je vais demander à M. Casgrain de vous répondre dans un moment. J'ai deux remarques à faire à propos de la vérification de la valeur du service rendu dont vous parlez. La société VIA est un exploitant qui connaît très bien les services qu'il demande et qu'il exploite ainsi que ceux que nous exploitons pour lui. Ce n'est donc pas très mystérieux pour lui de déterminer ce qui peut être considéré comme équitable. Il est vrai, cependant, comme M. Heads l'a mentionné dans sa déposition, que la CCT ne vérifie pas si les factures détaillées sont justifiées ni si la société VIA reçoit les services équivalents. Il y a un contrat entre les deux compagnies. Nous connaissons les dispositions de ces contrats et il y a aussi un processus de négociation actuellement en cours concernant la description des services qu'ils exigent et le prix qu'il nous semble légitime d'exiger en échange. Nous avons encore



[Text]

Hopefully we will be in the position where VIA will feel more comfortable with the value that they get for the charges that we make. Through the management information that we give them, they will have a better process available to them for auditing. I think any customer, even though he may be an active customer, has that requirement. They must feel they are getting the services for which they are paying.

**The Chairman:** Would they not be concerned with whether they are getting value for the money which it costs them to pay for those services?

**Mr. Lawless:** That is right. I think Mr. Casgrain can give you an illustration.

**Mr. Casgrain:** In this regard, I can give you two examples. I would refer again to switching. In our monthly invoices, we show VIA an amount for switching at a location. Immediately, VIA can compare that amount with what we charged in any previous month because they have that information. If we stray, we are accountable to VIA. If they observe that the figure is higher, then, immediately, there is a check.

**Senator Charbonneau:** On the premise that it was right at the start.

**Senator Bonnell:** Suppose they do observe a discrepancy, what can VIA do about it? Nothing.

**Mr. Casgrain:** They can ask us how it came about.

**Senator Bonnell:** But they still have to pay it.

**Mr. Casgrain:** Yes.

**Senator Bonnell:** So they cannot do anything about it.

**Mr. Casgrain:** We are doing that at cost. If 22 minutes of switching is required at a location for a train, it is of no advantage to us to bill for a one-hour-and-22-minute operation. We merely recover the variable cost, that is, the out-of-pocket and applicable surcharges for that switching. It is not in our interest if our crews and engines are occupied doing that when they could be involved in moving freight and earning a profit for us.

In other words, we try, to the best of our ability, to do things as efficiently as we can. In that sense, there is a check.

There are further checks through the CTC audit. Over the years that we have been operating that service, we have been switching cars in and out of stations and a cost is in place for that job. The CTC can observe if we are moving astray from the cost levels that we developed in the days when 20 per cent of the loss was ours to absorb.

All these checks are available. They do not require detailed information of how the amount is made up. The mere observation of the total amount suffices.

I would illustrate with a further example, which I think is very important. A substantial amount of the supplementary

[Traduction]

des progrès à faire. Nous espérons pouvoir faire en sorte que VIA soit plus satisfait de la valeur du service qu'il reçoit en échange des sommes que nous lui demandons. Les renseignements d'ordre administratif que nous lui communiquons lui faciliteront les vérifications. Je pense que tout client, même s'il est actif, en exige autant. Il doit considérer qu'il reçoit bien les services qu'il paie.

**Le président:** ne se demande-t-il pas si les services qui lui sont fournis valent ce qu'ils coûtent?

**M. Lawless:** Si. Je pense que M. Casgrain peut vous en donner un exemple.

**M. Casgrain:** A ce propos, je peux même vous en donner deux. Je reviens encore une fois à l'aiguillage. Dans nos factures mensuelles, nous précisons à VIA quels sont les frais d'aiguillage pour un point donné. La société VIA peut donc immédiatement comparer ce montant à celui que nous avons exigé au cours des mois précédents, car se sont là des renseignements qu'elle possède déjà. Si nous commettons une erreur, nous devons lui en rendre compte. Si elle constate que le montant est plus élevé, on peut faire une vérification immédiate.

**Le sénateur Charbonneau:** En supposant qu'il soit juste au départ.

**Le sénateur Bonnell:** En supposant qu'elle constate une différence, qu'est-ce que VIA peut faire? Rien.

**M. Casgrain:** Ils peuvent nous demander une explication.

**Le sénateur Bonnell:** Mais ils doivent payer tout de même.

**M. Casgrain:** Oui.

**Le sénateur Bonnell:** Ils ne peuvent donc rien faire.

**M. Casgrain:** Nous établissons les factures en fonction des faits. S'il faut un aiguillage de 22 minutes à un certain point, pour un train donné, nous n'avons aucun intérêt à facturer un aiguillage d'une heure 22 minutes. Nous ne faisons donc que recouvrer des frais variables, c'est-à-dire les frais supplémentaires qui s'appliquent à cet aiguillage. Nous n'y avons rien à gagner si nos employés et nos locomotives font cela au lieu de s'occuper du transport de marchandises qui, pour nous, est rentable.

Autrement dit, nous faisons de notre mieux pour accomplir notre travail aussi efficacement que possible. En ce sens, c'est là une vérification.

La vérification de la CCT en est une autres. Depuis les années que nous exploitons ce service, nous avons aiguillé des wagons qui arrivent et partent des gares et il existe un coût établi pour ce genre d'opération. La CCT peut déterminer si nous nous éloignons des niveaux de coûts qui ont été établis à l'époque où nous absorbions 20 p. 100 des pertes.

Tous ces moyens d'exercer des vérifications sont disponibles. Il n'est pas nécessaire d'avoir des renseignements détaillés sur les éléments du montant. Il suffit de regarder le montant global.

Je voudrais vous donner un autre exemple qui me semble très important. Une grande part des frais supplémentaires

[Text]

charges that VIA incurred in 1980 were attributable to back-shopping and refurbishing. We cannot define beforehand what we will do with any great amount of exactness. Therefore, VIA is charged on the basis of actual dollars spent in materials and the actual man-hours expended in the project. If we are to refurbish a certain class of passenger car in order to modernize it and make it more attractive, the specifications of what is to be done are determined by VIA. The opportunity to do the job is totally a VIA decision. We do not have any say in that. The total amount of work embarked upon is completely at VIA's discretion.

To the best of our ability, we give them an estimate of what the refurbishing of a particular class of car will cost. As the work develops, we keep them informed. They can visit our shop and observe the work being done, and we consult with them. If we discover that the job may be more expensive than our estimate, we ask them if we are to continue. There is a continuous dialogue.

Sometimes the job will be done at the anticipated cost, and sometimes it will cost substantially more. In all cases, the total amount of money spent is controlled by VIA. They have the ability to say that they will spend only so much on back-shopping and refurbishing and no more. If we reach that level in a particular month, they can tell us to stop work since they have reached their level of expenditure.

In regard to the matter of value for money spent, it is VIA's decision to decide what it wants. We tell them what we believe a job will cost, and they decide if it is value for money. They may decide that they would be better off by not refurbishing a car but, rather, buying a more modern car on the outside market. This is VIA's decision.

**Senator Bonnell:** Following up on the question of switching, we have now found out that when you change the price of switching, VIA can ask you why this has occurred, but the price will not be changed.

Then you said that the CTC would audit this charge. Let us suppose that the CTC noticed an increase. It can only say that you are entitled to charge for switching and that you are, legitimately entitled to make that charge. The CTC does not say that you have over-charged because the rate last year was, say, \$100 and this year it is, say, \$110. It does not have that kind of power.

The CTC just audits the fact that you are charging for switching, which you are entitled to do, and that you are not charging for something for which you are not entitled to charge.

**Mr. Lawless:** The fact of the matter is that the CTC sees that we only charge VIA what it actually costs us; that is the bottom line.

**Senator Bonnell:** In other words, your man-hours could be up. Switching could have been utilized more for freight than it

[Traduction]

exigés de VIA en 1980 sont imputables aux réparations et aux rénovations. Nous ne pouvons prévoir d'avance avec certitude ce que nous ferons. Les sommes exigées de VIA sont donc établies à partir du montant réel dépensé à l'achat de matériaux et du nombre d'heures de travail demandées par le projet. Si nous rénovons certaines catégories de wagons de voyageurs, afin de les moderniser et de les rendre plus attrayants, le cahier des charges est établi par VIA. C'est VIA uniquement qui décide de l'exécution de ces travaux. Nous n'avons rien à dire dans ce domaine. L'importance globale du travail entrepris ne dépend que de VIA.

Dans la mesure où nous le pouvons, nous lui donnons le montant estimatif de ce que peut coûter la remise à neuf d'une catégorie de wagons. A mesure que le travail avance, nous le tenons au courant. Les représentants de VIA peuvent se rendre à nos ateliers pour observer le travail qui s'y fait et nous les consultons. Si nous constatons que le travail doit coûter plus cher que nous ne l'avions prévu, nous leur demandons leur accord avant de continuer. Nous sommes toujours en communication.

Il arrive que le travail puisse être fait au coût prévu mais que quelques autres fois il coûte considérablement plus cher. Dans tous les cas, VIA contrôle le montant global des dépenses. Il peut toujours décider de n'affecter qu'un certain montant à la réparation ou à la remise à neuf. Si nous atteignons ce montant au cours d'un mois donné, il peut alors nous dire d'interrompre les travaux puisqu'il a dépensé le montant prévu à cette fin.

Quant à la valeur des services rendus pour le prix, c'est à VIA de décider ce qu'il veut. Nous lui donnons l'estimation du coût du travail et c'est à lui de décider si le prix est équitable. Il peut décider qu'il vaudrait mieux ne pas remettre un wagon à neuf mais plutôt en acheter un plus moderne. C'est à lui qu'incombe la décision.

**Le sénateur Bonnell:** Pour faire suite à la question de l'aiguillage, nous savons maintenant que si vous modifiez le prix, VIA peut vous en demander la raison mais que ce prix ne changera pas.

Vous avez alors dit que la CCT vérifierait ce changement. Supposons que la CCT remarque une augmentation. Elle ne peut que dire que vous avez le droit de facturer l'aiguillage et que vous avez légitimement le droit d'exiger ce prix. La CCT ne peut dire que votre facturation est trop élevée en raison du fait que le taux de l'an dernier était, disons de \$100 alors que celui de cette année est de \$110. Elle ne possède pas ce genre de pouvoir.

La CCT ne peut que vérifier les montants que vous exigez pour l'aiguillage, ce que vous avez le droit de faire, et que vous n'exigeriez pas sans en avoir le droit.

**M. Lawless:** En fait, la CCT constate que nous n'exigeons rien de VIA que nous n'ayons effectivement dépensé, ce qui est l'essentiel.

**Le sénateur Bonnell:** Autrement dit, le nombre d'heures de travail de vos employés pourrait augmenter. L'aiguillage



[Text]

was for passenger services. What kind of an audit would check into that kind of billing?

**Mr. Casgrain:** When you say that we may over-charge, were you referring to the fact that perhaps some switching may be carried out for freight but is charged to passenger services?

**Senator Bonnell:** That is a possibility.

**Mr. Casgrain:** That is the purpose of the CTC audit. They conduct checks which will confirm that, indeed, this is a reasonable level of charge and, if there were one engine, let us say, doing the switching, that the allocation of its daily work between passenger and freight is appropriate, given the amount of passenger activity there is at that location and the amount of freight activity there is at that location. In that sense, I have difficulty understanding why you think there may be an over-charge.

**Senator Bonnell:** I am not saying that there is an over-charge or that there was an over-charge. I am saying, suppose there were an over-charge; does the CTC have the power to suggest to you that you should lower that charge?

**Mr. Casgrain:** Yes, it does. If we had allocated, say, one-third of the day to passenger and the other two-thirds of the day to freight, and the CTC, after verification, concluded that the actual amount should be two hours rather than one-third of a day, then that is what would go in the bill.

This, indeed, senator, is what causes the settlement invoice, this so-called fourteenth bill, to be a CTC prerogative. They make adjustments to a number of areas, some adjustments up and some adjustments down, based on the fact that their verification allows them to say that certain things are not, in their view of the costs, what we had put on the previous invoices.

**Senator Bonnell:** How does the CTC know two years later how much time was spent switching passenger trains and freight trains? The audit is done two years later.

**Mr. Casgrain:** The audit is roughly one year after the fact. It is completed exactly two years after the fact, because there are certain elements in the costs that they do not have right away. For an area similar to the one we have just described, the records of operation would allow the CTC to make an evaluation of the activities at that location relating to passenger and freight trains. They would look at the switcher hours and determine what is assignable to one party or the other. In certain cases it is very easy to do that, because the engine is totally dedicated to a service, and, if that is the case, it is just a matter of verifying the number of switch shifts there were compared to what is on the annual invoice. In other cases, there is more detail involved and spot checks might have to be used.

The data enabling the CTC to do that must be kept by CN until we have authorization from the CTC to dispose of it. It has to be kept until they have made their determination.

[Traduction]

aurait pu servir davantage au transport des marchandises qu'à celui des voyageurs. Quel système de vérification pourrait examiner ce genre de facturation?

**M. Casgrain:** Lorsque vous dites que nous risquons de demander trop, voulez-vous dire qu'il peut arriver que l'aiguillage serve au transport des marchandises mais soit porté au compte du service de transport de voyageurs?

**Le sénateur Bonnell:** C'est possible.

**M. Casgrain:** C'est la raison d'être de la vérification de la CCT. Elle fait des vérifications qui lui permettent de confirmer que nous exigeons un prix raisonnable et qu'il y avait bien une locomotive, par exemple, qui s'occupait du triage, que la répartition de son travail quotidien entre les services de transport des marchandises et des voyageurs est convenable, compte tenu du transport des marchandises et des voyageurs à cet endroit. Vu de cette façon, je comprends difficilement que vous puissiez penser que nous exagérons nos prix.

**Le sénateur Bonnell:** Je ne dis pas que vous demandez ou que vous ayez demandé trop. Ce que je dis, c'est qu'en supposant que vous l'avez fait, est-ce que la CCT a le pouvoir de vous recommander de réduire votre prix?

**M. Casgrain:** Oui, elle le peut. Si nous avions affecté, par exemple, un tiers de la journée au service de transport de voyageurs et les autres deux tiers au transport des marchandises et qu'après vérification, la CCT en arrive à la conclusion que le nombre réel devrait être de 2 heures plutôt qu'un tiers de journée, c'est ce montant qui figurerait sur la facture.

C'est pour cette raison, en fait, sénateur que la facture de règlements qu'on appelle la quatorzième facture est une prérogative de la CCT. Elle apporte des corrections dans un certain nombre de domaines, soit en plus, soit en moins selon que sa vérification lui permette de constater que certaines sommes ne correspondent pas, à son avis, aux coûts que nous avions inscrits dans les factures précédentes.

**Le sénateur Bonnell:** Comment la CCT peut-elle savoir deux ans plus tard combien de temps on a passé à l'aiguillage d'un train de marchandises ou de voyageurs? La vérification se fait deux ans plus tard.

**M. Casgrain:** La vérification a lieu à peu près un an plus tard. Elle est terminée exactement deux ans après car certains éléments des coûts ne sont pas immédiatement disponibles. Dans un domaine semblable à celui dont nous venons de parler, les dossiers d'exploitation permettraient à la CCT d'évaluer les travaux faits à un point et s'appliquant aux trains de voyageurs ou de marchandises. Elle examine les horaires des aiguilleurs et détermine ainsi quel temps peut être alloué à l'un ou l'autre. C'est très facile dans certains cas, car la locomotive est uniquement réservée à un service, et si c'est le cas, il suffit de vérifier le nombre des quarts d'aiguillage et de les comparer à ceux qui figurent à la facture annuelle. Dans d'autres cas, l'examen est plus délicat et il arrive qu'il faille faire des vérifications au hasard.

Le CN doit conserver les données qui permettent à la CCT de procéder de cette façon tant que cette dernière ne lui permet pas d'en disposer. Il lui faut les conserver jusqu'à ce qu'elle ait fait son évaluation.



[Text]

**Senator Riley:** My question is with respect to individual stations. When you cited a number of examples in your monthly billings to VIA, you mentioned the word "stations".

**Mr. Lawless:** Yes.

**Senator Riley:** Does that refer to individual stations or all of the stations?

**Mr. Lawless:** All stations that VIA used.

**Senator Riley:** But they are not billed individually?

**Mr. Lawless:** That is right.

**Senator Riley:** So you admit that you do not bill on the basis of individual stations. Why are the charges for individual stations not identified in the invoice?

**Mr. Casgrain:** The method used to charge for station use was developed some time ago with the CTC. It is based on labour dollars and it is an allocation of the passenger-related dollars to other labour dollars. That allows the total expenses for stations and like buildings to be allocated between passenger activities and other activities.

The approach, for that reason, had to be a global approach. That approach was tested by the CTC long before VIA appeared on the horizon. Given the total number of dollars, that was seen as a proper allocation of the total expenses for stations and other buildings. As you know, we occupy station buildings for business purposes. There are offices and such. It was seen as a proper allocation of the total expenses between the passenger activities of CN Rail and its other activities, and it has been retained in the present contractual arrangement.

The amount charged VIA for a station in any one year since they have operated passenger trains is in line—and has been verified to be in line by the CTC—with what we had charged in previous years. It has gone up since then because municipal taxes have gone up, heating costs have gone up, as well as building and station maintenance.

**Mr. Lawless:** I should like to add a comment, if I may. We recognize that this is a particular area of concern to VIA.

**Senator Riley:** Naturally.

**Mr. Lawless:** We are working with them now to try to break out more of these specific expenses. In the new contract, which we hope will be in place by the end of this year, we will try to find, during the negotiations, a system which will more clearly reflect the kind of information they need, and which we hope to be able to supply, specifically with respect to stations and it would follow that we would try to do it on a station-by-station basis. We are not trying to avoid that issue. We are trying to deal with it in these new contract discussions.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** C'est au sujet des gares. Quand vous nous avez cité des exemples à propos des factures mensuelles que vous envoyez à VIA, vous avez mentionné le mot «gares».

**M. Lawless:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Parlez-vous à ce moment-là d'une gare en particulier ou de toutes les gares?

**M. Lawless:** De toutes les gares que VIA utilise.

**Le sénateur Riley:** Cependant, la facturation n'est pas faite pour chacune séparément?

**M. Lawless:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Vous admettez donc que le montant n'est pas calculé pour chaque gare. Pourquoi ne ventilez-vous pas la facture afin d'indiquer quels sont les montants des frais par gare?

**M. Casgrain:** La méthode dont on se sert pas évaluer le coût d'utilisation de chaque gare a été mise au point il y a déjà quelque temps par la CCT. L'estimation est faite en fonction des frais de main-d'œuvre qui sont répartis entre les services de transport de voyageurs et les autres travaux. Cela permet de faire la répartition du montant global des dépenses faites pour les gares et autres bâtiments du même genre entre les travaux associés aux services de voyageurs et les autres.

C'est pour cette raison qu'il fallait adopter une facturation globale. Cette façon de procéder a été mise à l'essai par la CCT longtemps avant que VIA ne voit le jour. Compte tenu du montant global, cela a semblé une façon convenable de répartir l'ensemble des dépenses occasionnées par les gares et autres bâtiments. Comme vous le savez, nous occupons les bâtiments des gares pour des raisons commerciales. On y trouve des bureaux et autres... On a trouvé que c'était une bonne façon de répartir l'ensemble des dépenses entre les services de transport de voyageurs de CN Rail et ses autres activités et on l'a conservée dans le contrat actuel.

Le montant exigé de VIA pour une gare, au cours d'une année, depuis que cette dernière exploite les trains de voyageurs, correspond—comme l'a constaté la CCT—à celui qui avait été facturé au cours des années précédentes. Ce montant s'est accru depuis en raison de l'augmentation des impôts municipaux, des frais de chauffage et des coûts de construction et d'entretien.

**M. Lawless:** J'aimerais ajouter un mot, si vous me le permettez. Nous savons que cette question inquiète VIA tout particulièrement.

**Le sénateur Riley:** Naturellement.

**M. Lawless:** Nous travaillons de concert avec VIA pour tâcher de ventiler davantage ces dépenses. Dans le nouveau contrat, que nous espérons conclure d'ici la fin de l'année, nous essaierons de trouver, au cours des négociations, une façon de procéder qui corresponde plus au genre dont il a besoin et que nous espérons pouvoir fournir, particulièrement en ce qui concerne les gares, c'est-à-dire que nous essaierons d'établir les coûts par gare. Nous ne voulons pas contourner ce problème. Nous ferons notre possible pour le régler au cours des négociations du nouveau contrat.

[Text]

**Senator Riley:** At the insistence of VIA?

**Mr. Lawless:** VIA has asked for it, senator, and we are prepared to deal with it.

**Senator Riley:** Why does the contract call for payment at the beginning of each month—that is, before the work is actually performed? You stated that you needed cash.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Senator Riley:** VIA needs the cash as well as you do.

**Mr. Lawless:** Yes.

**Senator Riley:** Why should they have to pay in advance. Is that not unfair?

**Mr. Lawless:** No, I do not think it is unfair at all. I think we have to reflect on what this whole contract arrangement is and what the costing order is—it is just that, a costing order.

If CN Rail had its druthers, we would like to sit down and negotiate a commercial contract with VIA. That is the ultimate.

**Senator Riley:** A firm contract?

**Mr. Lawless:** A commercial contract with VIA and not one which reflects only our costs. So there were many things built into those original negotiations, including the costing order which CN felt it needed. One thing was to estimate the cost for the year, divide it into 12 payments, and each payment would be received on the first of every month. That arrangement was agreed to, and we think it was a proper arrangement in the circumstances.

**Senator Charbonneau:** Therefore, you are more than covering your costs. You are making a profit.

**Mr. Lawless:** No, we are not.

**Senator Riley:** You are using their money!

**Mr. Easton:** Perhaps I could explain. The estimated amount that we are referring to on the first banking day of the month is strictly an estimate of the amount. Our experience indicates that it is roughly of the order of 90 per cent of what the actual charges will be for that month. We take approximately 90 days to make an invoice for that month, and this puts us three months behind the completion of that month, and the charges that actually go for that month generally run \$1 million, \$2 million or \$3 million more than the estimated basis. So the amount is conservative. VIA's actual operations during the month generally come out higher than the estimate, and we wait, as I stated, 90 days before submitting the bill in order to give us time to get our material together. They, in turn, have 30 more days to pay those invoices, and they take every one of those 30 days to pay.

If you look at it from a before-and-after point of view you will see that the way the contract works—

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Parce que VIA le demande avec insistance?

**M. Lawless:** VIA nous l'a demandé, sénateur, et nous sommes prêts à le faire.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi le contrat prévoit-il que les versements doivent se faire au début de chaque mois—c'est-à-dire avant que les travaux ne soient effectivement accomplis? Vous nous avez dit que vous aviez besoin de liquidité.

**M. Lawless:** Oui.

**Le sénateur Riley:** VIA a tout autant besoin de liquidité que vous.

**M. Lawless:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi devrait-il payer d'avance? N'est-ce pas injuste?

**M. Lawless:** Non, ce n'est pas injuste du tout à mon avis. Je pense que nous devons considérer la nature de toute cette entente contractuelle et celle de l'ordonnance de frais—c'est exactement ce que c'est une ordonnance de frais.

Si CN Rail avait le choix, nous aimerions négocier un contrat commercial avec VIA. Nous ne demanderions pas mieux.

**Le sénateur Riley:** Un contrat ferme?

**M. Lawless:** Un contrat commercial qui ne serait pas uniquement établi en fonction de nos dépenses. Bien des mesures ont été ajoutées aux premières négociations, entre autres l'ordonnance de frais dont le CN pensait avoir besoin. On prévoyait d'établir le montant des coûts pour une année, de diviser ce montant en douze paiements dont chacun serait versé le premier de chaque mois. C'est cet arrangement qui a été convenu et nous le pensons acceptable dans les circonstances.

**Le sénateur Charbonneau:** Ainsi donc, vous faites plus que rentrer dans vos frais. Vous réalisez un profit.

**M. Lawless:** Non, nous n'en réalisons pas.

**Le sénateur Riley:** Vous vous servez de leurs capitaux!

**M. Easton:** Je pourrais peut-être vous donner une explication. Le montant estimatif dont il est question le premier jour ouvrable du mois n'est rien d'autre qu'un montant estimatif. L'expérience nous a appris qu'il correspond à peu près à 90 p. 100 des charges réelles de ce mois. Nous mettons à peu près 90 jours à établir la facture pour ce mois-là, ce qui veut dire trois mois plus tard et les frais s'élèvent généralement à 2 ou 3 millions de plus que le montant estimatif facturé au départ. L'estimation est donc plutôt faible. Les frais d'exploitation réels de VIA pour un mois donné dépassent généralement le montant estimatif et nous attendons, comme je viens de le dire, 90 jours avant de présenter la facture, ce qui nous permet d'avoir le temps de réunir nos documents. VIA dispose ensuite de 30 jours de plus pour régler sa facture et il attend invariablement le dernier jour pour le faire.

Si vous examinez la question sous les deux points de vue, avant et après, vous verrez que dans la façon dont on applique le contrat...



[Text]

**Senator Charbonneau:** That is what I was saying earlier about productivity. If you take three months to get your figures together, that is not VIA's fault. You should have them the day after.

**Mr. Easton:** We appreciate that, but we have to demonstrate that these are the actual costs, and so the costs must go through our system and be identified before we can put a tag on them. That is not something you can do two days after the month's end.

If VIA were being billed on some kind of fixed or predetermined price, obviously the invoice could be rendered within a matter of days or hours after the period ended, but the whole package was put together on the basis of recognizing a conservative advance payment on the first day, with a trailer effect coming on the production of the actual invoice. Therefore, a good part of the charges are quite in arrears.

**Mr. Lawless:** Again, these were negotiated as part of one of the conditions in the contract, and again, we are aware that this is something that VIA wants to change and is one of the subjects of negotiation in the new contract. An added footnote is that we really are not very interested in financing VIA. In some way or another an arrangement has to be made, which we are prepared to sit down and talk about—and we are talking about—as to how the compensation will be received by the railways.

**Senator Charbonneau:** What about the fifteenth of the month?

**Mr. Lawless:** There are many possibilities. What I am saying is that there will be trade-offs between ourselves and VIA with respect to anything that puts us in worse position than we are in now.

**Senator Riley:** Then you agree that these contracts should be re-opened?

**Mr. Lawless:** They are open now. The existing contract is running until December 31, 1982, and there are three or four plateaus. There are two main plateaus, one being March, and the other being September when it is hoped that certain aspects of the new contract hope fully, will be settled again in conjunction with the five parties involved—CN, CP, Transport Canada, the CTC and VIA.

**Senator Riley:** Does the re-opening of the contract envisage that the agreement of CN must be obtained before additional trains can be operated?

**Mr. Lawless:** That is part of the discussions that are going on, but the minister has already ruled on how we will handle additional trains.

**Mr. Easton:** There is a notice period which is approximately ten months. We do not have the details of the minister's notice yet, but the minister has taken quite an interest in the subject because that prospect of additional trains is having a financial impact on the VIA railway program as well.

**Mr. Lawless:** Indeed, the minister has indicated at the moment there can be additional trains, and VIA has a proce-

[Traduction]

**Le sénateur Charbonneau:** C'est ce que je disais tout à l'heure à propos de la productivité. Il vous faut trois mois pour rassembler vos données, ce n'est pas la faute de VIA. Vous devriez les avoir le jour suivant.

**M. Easton:** Nous comprenons cela mais nous devons démontrer que ce sont là les coûts réels, et il nous faut donc les acheminer dans notre système et les déterminer afin d'en établir la ventilation. Ce n'est pas un travail qui peut se faire deux jours après la fin du mois.

Si les factures présentées à VIA étaient établies à partir d'un prix fixe ou prédéterminé, il est certain qu'on pourrait la présenter dès quelques jours ou quelques heures après la fin du mois, mais il est prévu dans l'entente que le remboursement des frais se fait par un premier versement d'un montant estimatif le premier jour du mois, suivi d'un autre paiement d'ajustement au moment de la présentation de la véritable facture. Il s'ensuit qu'une bonne partie du remboursement des frais a lieu en retard.

**M. Lawless:** Encore une fois, ces arrangements ont été négociés en tant qu'éléments d'une des conditions du contrat, et là encore, nous savons que VIA voudrait les modifier et que c'est l'un des points sur lesquels portera la négociation des nouveaux contrats. J'ajouterais de plus que nous ne tenons pas vraiment à financer VIA. D'une façon ou d'une autre, il faudra en venir à une entente, ce que nous sommes prêts à discuter—et ce que nous discutons actuellement—sur la façon dont les chemins de fer seront indemnisés.

**Le sénateur Charbonneau:** Pourquoi pas le 15 du mois?

**M. Lawless:** Il y a bien des possibilités. Ce que je veux dire c'est qu'il y aura des échanges entre VIA et nous lorsqu'il sera question de conditions qui peuvent nous mettre dans une situation encore pire que celle où nous sommes actuellement.

**Le sénateur Riley:** Vous reconnaissez donc que ces contrats devraient être renégociés?

**M. Lawless:** C'est ce que nous faisons actuellement. Le contrat en vigueur prend fin le 31 décembre 1982 et il y a trois ou quatre étapes, dont deux principales, l'une en mars, l'autre en septembre lorsque certains aspects du nouveau contrat, nous l'espérons, seront de nouveau réglés entre les cinq parties en cause: le CN, le CP, le ministère des Transports, la CCT et VIA.

**Le sénateur Riley:** A-t-on prévu dans la réouverture des contrats qu'il était nécessaire d'obtenir le consentement du CN avant d'accroître le nombre des trains à exploiter?

**M. Lawless:** Cela fait partie des discussions en cours, mais le ministre a déjà décidé de la façon dont il entend procéder pour ce qui est des trains qu'on pourrait ajouter.

**M. Easton:** Il y a une période d'avis de dix mois environ. Nous ne connaissons pas encore les détails de l'avis du ministre, mais il s'est vivement intéressé à la question, car la perspective de l'addition de nouveaux trains a également une incidence financière sur le programme de VIA.

**M. Lawless:** En fait, le ministre a précisé que dès que l'on pourrait ajouter des trains, et VIA doit suivre une certaine



[Text]

ture to follow before those additional trains will be put on, and then the negotiation process starts. I think there may be some confusion as to where we are at the moment with the contract. In effect, we are endeavouring to negotiate the whole contract. There are many things that are in the existing contract that we are not interested in changing and neither is VIA, but they have put forward a list of issues that they would like to see changed and, indeed, we have a list. We are going through that process now.

Again, I mention their desire to have a fixed-price contract, and that is being discussed at the moment, and there are other areas as well.

**Senator Charbonneau:** As a matter of curiosity, could you tell us at what rate the CN charges have escalated during the last three years excluding the load charges?

**Mr. Lawless:** You mean our total inflation?

**Senator Charbonneau:** The rate that you have been charging.

**Mr. Lawless:** Do you mean just VIA?

**Senator Charbonneau:** Yes, the rate to VIA. I would not want the other figures because I suppose that is privileged information.

**Mr. Lawless:** You must keep in mind that this is a dynamic process; in that when we took over in 1977 it was not the same service as is operating in 1982.

**Senator Charbonneau:** I am talking about the rate of escalation you have been charging.

**Mr. Casgrain:** If I heard the question correctly, you are referring to the year over year percentage increase in the charging?

**Senator Charbonneau:** Yes.

**Mr. Casgrain:** That has roughly been the inflation rate.

**Senator Charbonneau:** That is between 10 and 12 per cent?

**Mr. Casgrain:** It is a little more than that because in any of our other operations we have a tempering effect which is the investment. In other words, in the total CN costs and things other than passenger service, there is a substantial element of capital cost.

**Senator Charbonneau:** Such as what?

**Mr. Casgrain:** Such as plant, locomotives and cars. In the case of VIA, the locomotives and cars which belong to VIA. Therefore, it is the highly inflationary aspects of the cost of operation that we are putting in our invoice, such as the maintenance of a car and the fuel. These are the things that are going up very rapidly and causing our expenses to go up. If you are looking at our total charge to VIA which, I believe, is a public figure—but I do not have it with me at the moment—our overcharge is up substantially, but a very substantial part of that charge is back-shopping and we are doing that at VIA's request, and I repeat they have total control over back-shopping which relates to the heavy maintenance of their locomotives.

[Traduction]

façon de procéder avant que ces nouveaux trains ne soient mis en exploitation, on entamerait le processus de négociations. Peut-être ne savez-vous pas au juste où en est la négociation du contrat. En fait, nous essayons de le négocier dans son intégralité. Bien des dispositions du contrat actuellement en vigueur nous conviennent à tous deux, cependant, VIA a présenté une liste de dispositions qu'il aimerait voir modifier et nous avons de notre côté établi notre liste. Nous en sommes là pour le moment.

Je répète que VIA voudrait un contrat à prix fixe et que c'est là-dessus que porte la discussion. Cependant, nous avons quelques autres points de désaccord.

**Le sénateur Charbonneau:** Par pure curiosité, pourriez-vous nous dire à quel rythme les prix du CN ont grimpé au cours des trois dernières années, les frais de chargement mis à part?

**M. Lawless:** Vous voulez dire notre inflation globale?

**Le sénateur Charbonneau:** Le taux d'accroissement de vos factures.

**M. Lawless:** Pour VIA seulement?

**Le sénateur Charbonneau:** Oui, pour VIA. Je ne vous demande pas les autres chiffres, car je suppose que ce sont des renseignements confidentiels.

**M. Lawless:** Vous devez tenir compte du fait qu'il s'agit là d'un processus dynamique; ainsi, ce service en 1977, au moment où nous nous en sommes chargés, n'était pas le même que celui que nous exploitons aujourd'hui en 1982.

**Le sénateur Charbonneau:** Je veux parler du taux d'augmentation de votre facturation.

**M. Casgrain:** Si j'ai bien compris la question, vous voulez dire le pourcentage d'accroissement annuel?

**Le sénateur Charbonneau:** Oui.

**M. Casgrain:** Il est à peu près le même que le taux d'inflation.

**Le sénateur Charbonneau:** C'est-à-dire entre 10 et 12 p. 100?

**M. Casgrain:** Un peu plus, car pour chacune de nos exploitations il nous faut aussi tenir compte des investissements. Autrement dit, pour ce qui est de l'ensemble des frais et des activités du CN, excluant le service de transport de voyageurs, les immobilisations représentent un élément appréciable.

**Le sénateur Charbonneau:** Comme quoi?

**M. Casgrain:** Comme les usines, les locomotives et les wagons. Dans le cas de VIA, il est propriétaire des locomotives et des wagons. Ce sont donc des aspects hautement inflationnistes des frais d'exploitation qui figurent sur nos factures, comme par exemple, les frais d'entretien des wagons et le carburant. Ce sont là deux éléments dont le coût augmente très rapidement et qui font accroître nos dépenses. Si vous examinez le montant global que nous exigeons de VIA, montant qui, je crois, est public—bien que je ne l'aie pas sous la main à présent—les frais supplémentaires que nous exigeons pour l'année ont considérablement augmenté, mais ils sont dus, pour une bonne part, aux travaux faits dans les ateliers,

[Text]

tives and cars. They have asked us to do a substantial amount and that has caused the year-over-year amount to escalate quite a bit.

**Senator Charbonneau:** I am not talking about the volume; I am asking about the rate of escalation.

**Mr. Lawless:** May I interject? There is the volume situation, but you are saying that is not what you are asking about but the rate. Our fuel costs have gone up 46 per cent so there are elements there which are quite different from the other element, but, basically, we are talking about inflation which is running—you said three years—somewhere between 12 and 15 per cent in railway operations. And then so much depends on our material. As you know, a lot of our material comes from the United States, our fuel cost is another significantly higher element than all the other elements that we are dealing with, and if you put it altogether, while I do not know what the average is, I am sure it is somewhere in the 12 to 15 per cent area.

**Senator Charbonneau:** You mention the fact that this equipment is being repaired continuously. Is there not a better way to handle this by, let us say, scrapping some of it? Would it not be cheaper to buy new equipment on an accelerated basis rather than to keep on repairing it?

**Mr. Lawless:** The age of equipment is a very significant factor in the maintenance cost. The older it gets, the more it deteriorates. We are very happy to see that VIA have embarked on a capital program to introduce new equipment. The LRC is a good example, and that allows for some of this older equipment to be dispensed with. We hope that this whole process of maintenance and those costs associated with it will be able to be kept much more under control. It certainly is a fact that the sooner they can get new equipment introduced into their passenger services, the better it is going to be as far as cost is concerned for them and for us.

**Senator Riley:** If and when they can get the money from the Treasury Board.

**Senator Charbonneau:** That is why I am asking the question. If it is cheaper to buy new equipment, they are better off. Has a study been made in the past year as to whether it would have been cheaper to purchase new equipment rather than to keep on repairing it?

**Mr. Lawless:** There are two aspects to that. As you know, there have been studies done, and that is why VIA recommends that this new type of equipment should be obtained. There is also this total process of modernization where you need today's technology so that you can operate the services and be competitive with other modes of service. So I am sure that is what VIA is going through and that is why they are ordering new equipment. It is not just a question of cost; it is also the need to compete in today's market.

[Traduction]

travaux que nous effectuons à la demande de VIA, qui, je le répète, assure entièrement le contrôle des travaux faits en atelier pour l'entretien de ses locomotives et wagons. Il nous a demandé d'effectuer un grand nombre de travaux; c'est pourquoi le montant que nous exigeons de lui a considérablement augmenté d'une année à l'autre.

**Le sénateur Charbonneau:** Je ne vous parle pas de l'importance des travaux mais du taux d'augmentation.

**M. Lawless:** Puis-je intervenir? Il y a une question de quantité, mais vous dites que ce n'est pas à cela que vous vous intéressez mais au taux. Nos dépenses en carburant ont augmenté de 46 p. 100, ce qui signifie que certains éléments de frais s'accroissent beaucoup plus rapidement que d'autres, mais en gros, nous parlons du taux d'inflation courant—vous avez mentionné trois ans—c'est-à-dire 12 à 15 p. 100 dans l'exploitation des chemins de fer, ce taux d'augmentation dépend dans une certaine mesure de notre matériel. Comme vous le savez, une bonne partie de notre matériel vient des États-Unis. Nos frais de combustible se sont considérablement accrus par rapport à l'ensemble des autres et, si vous faites la somme de tous ces détails, bien que je ne connaisse pas la moyenne exacte, je suis persuadé qu'elle se situe aux environs de 12 à 15 p. 100.

**Le sénateur Charbonneau:** Vous avez dit que ce matériel est toujours en réparation. Ne pourrait-on pas procéder différemment, en envoyant une partie à la refonte, par exemple? Ne coûterait-il pas moins cher d'acheter assez rapidement du matériel neuf plutôt que de réparer continuellement l'ancien?

**M. Lawless:** L'âge du matériel est un facteur important des frais d'entretien. Plus il est vieux, plus il se détériore, naturellement. Nous sommes très heureux de voir que VIA a instauré un programme d'immobilisation en vue d'acheter du matériel neuf. Le LRC en est un bon exemple, et on pourra ainsi se débarrasser du vieux matériel. Nous espérons réduire considérablement les travaux et les frais d'entretien. Il est certain que plus vite il utilisera du matériel neuf pour ses services de transport de voyageurs, plus vite les frais s'amenuiseront, et pour VIA et pour nous.

**Le sénateur Riley:** Quand ils obtiendront des fonds du Conseil du Trésor, s'ils en obtiennent.

**Le sénateur Charbonneau:** C'est pour cette raison que je pose la question. S'il est moins onéreux d'acheter du matériel neuf, il vaudrait mieux le faire. A-t-on fait une étude, l'an dernier, permettant de déterminer s'il reviendrait moins cher d'acheter du matériel neuf que de continuer à réparer l'ancien?

**M. Lawless:** Cette question présente deux aspects. Comme vous le savez, des études ont été faites et c'est pour cette raison que VIA recommande d'obtenir ce nouveau genre de matériel. Il faut aussi tenir compte de toute la modernisation qui fait qu'on doit employer la technologie du jour si on veut exploiter des services de façon concurrentielle par rapport aux autres modes de transport. Je suis donc persuadé que ce sont là des difficultés que rencontre VIA et que c'est pour cette raison qu'il recommande du matériel neuf. Ce n'est pas uniquement



[Text]

**Senator Riley:** I posed a question to representatives of VIA when they were here as to whether or not CN gave them credit when they hauled freight locomotives on passenger trains, say, between Montreal and Ottawa. Do you give them credit for that?

**Mr. Lawless:** When they haul a freight locomotive on a VIA train? Do we give them credit, or do we charge them or not charge them?

**Senator Riley:** Do you give them credit?

**Mr. Lawless:** I do not know under what circumstances that would arise. Many times we have to substitute locomotives—

**Senator Riley:** I refer to at least one instance. I have the numbers of the locomotives, and they were hauled between Montreal and Ottawa one morning on the VIA passenger train. What happens then? Do they get credit for that?

**Mr. Lawless:** That is a specific instance that I cannot relate to. However, we can talk to the principle involved.

**Mr. Casgrain:** The way the charges to VIA are made, it would automatically eliminate any charge for that specific freight engine that the senator described; because what we charge is the fuel per passenger car. If there are three cars on that train, there would be so much fuel charged. There is also a charge for the wear and tear on track per unit provided, including the diesel. So the freight engine that the senator referred to would not qualify.

**Senator Riley:** There were two freight engines.

**Mr. Casgrain:** They would not qualify. That would not be in the VIA charge. I might also say that had we, by mistake, charged for that, that is precisely the kind of overcharge that the CTC would disallow. In no way would they permit the charge for a freight engine, which by some circumstances happened to be on a passenger train, to be included in the charges that we made to VIA. The settlement invoice would adjust whatever charge we made, if we made such a charge, downwards. The way we develop the charge would eliminate any reference to that freight engine, and had we, for some reason, mistaken that for a VIA unit, the auditing process would eliminate the charge that was made.

**Senator Riley:** What do you mean by "auditing process"?

**Mr. Casgrain:** The CTC auditing process in the settlement invoice, the fourteenth invoice.

**Senator Riley:** How would CTC know about that if they only make spot checks?

[Traduction]

une question de coûts. Il faut aussi se montrer concurrentiel sur le marché actuel.

**Le sénateur Riley:** Lorsque les représentants de VIA ont comparu devant nous, je leur ai demandé si le CN leur accordait un crédit lorsqu'il transportait des locomotives de trains de marchandises sur des trains de voyageurs, entre Montréal et Ottawa, par exemple. Leur accordez-vous un crédit pour cela?

**M. Lawless:** Lorsqu'ils tirent une locomotive de train de marchandises sur un train de VIA? Vous demandez si nous leur accordons un crédit ou si nous leur facturons ou non des frais?

**Le sénateur Riley:** Leur accordez-vous un crédit ou non?

**M. Lawless:** Je ne vois pas dans quelle circonstance cela pourrait se produire. Il arrive souvent que nous ayons à remplacer les locomotives . . .

**Le sénateur Riley:** Je veux parler d'au moins un cas. J'ai les numéros des locomotives et elles ont été tirées de Montréal à Ottawa un matin par un train de voyageurs de VIA. Que se passe-t-il alors? Obtiennent-ils un crédit?

**M. Lawless:** Il s'agit d'un cas particulier que je ne connais pas. Cependant, nous pouvons en revenir au principe applicable.

**M. Casgrain:** Selon la façon dont les frais exigés de VIA sont calculés, toute facture pour cette locomotive de train de marchandises se trouverait automatiquement annulée, car ce que nous facturons, c'est le coût par wagon de voyageurs. Si le train compte trois wagons, on exige un certain montant pour le combustible auquel vient s'ajouter un autre montant pour l'usure de la voie ferrée par wagon, la locomotive y compris. Ainsi, la locomotive du train de marchandises auquel le sénateur a fait allusion ne serait pas comptée.

**Le sénateur Riley:** Il y avait deux locomotives de trains de marchandises.

**M. Casgrain:** Elles comptent pour rien. Cela ne peut faire partie des frais exigés de VIA. Je pourrais aussi ajouter que si par inadvertance, nous l'avions facturée, cela représenterait exactement le genre de surcharge que désapprouverait la CCT. Elle ne permettrait jamais que l'on exige des frais de VIA pour une locomotive de train de marchandises qui, pour une raison ou pour une autre, ferait partie d'un train de voyageurs. La facture de règlement annulerait ce montant si nous l'exigions. Notre façon d'établir la facture supprimerait tous frais exigés pour cette locomotive de marchandises, si pour quelque raison que ce soit, nous l'avions confondue avec un wagon de VIA; le processus annulerait le montant exigé.

**Le sénateur Riley:** Que voulez-vous dire par «processus de vérification»?

**M. Casgrain:** Le processus de vérification que suit la CCT pour établir le montant de la facture de règlement, la quatorzième facture.

**Le sénateur Riley:** Comment la CCT pourrait-elle en être au courant si elle ne fait que des vérifications au hasard?



[Text]

**Mr. Casgrain:** They have the makeup of the train daily for each day of the month for the entire year. You were referring to the train operating between Montreal and Ottawa. That train would be shown to be augmented by one or two units, and if the charge for that day were augmented by any amount, they could immediately track it to those two units and would disallow the charge.

**Senator Riley:** But your charge would be for a passenger locomotive, two freight locomotives and two passenger cars operating that day between Montreal and Ottawa.

**Mr. Casgrain:** Are you referring to our charge to VIA? It would not. The elements of the charge to VIA would be the rolling stock that belongs to VIA. The VIA engine has a number and that number would be reflected in our records. The cars have numbers, and they too would be reflected there. The freight units have different numbers and they would automatically be visible as non-VIA units. These are routine records, because we do not allow a train to operate without some record of it. Those records are available and are routinely checked by the CTC.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I have a question regarding passes. Mr. Lawless, you said that VIA charges you for 50 per cent of the passes issued to the CN employees on restricted trains. Let us say that the cost to VIA was about \$10 million for both railways, they should recover, say, half of that. However, I understand that VIA ends up with only about \$2 million.

**Mr. Lawless:** You would like to know the process by which that takes place?

**Mr. Easton:** Mr. Chairman, toward the end of the statement given by Mr. Lawless, he explained that the amounts due to VIA are accumulated—that is, the bills that VIA sends us—and represent 50 per cent of the coach fare on certain restricted trains. VIA sends us an invoice for that amount. We then accumulate that amount in an incentive fund, and we have the right to earn a portion of that back, based on on-time performance of passenger trains. So that pass charge to us becomes a supplement to our incentive fund for on-time train performance, and we have the right, in accordance with this signed memorandum, to earn a rebate on that charge equivalent to the amount we earn on the incentive fund for on-time performance of passenger trains. So the charge is then netted out to VIA.

**Senator Charbonneau:** Is that being reviewed in the new negotiations?

**Mr. Lawless:** Yes, it is. As a matter of fact, we have just recently concluded a new arrangement with VIA that we cannot as yet bring out in the open here, because it has not yet been ratified by the union. So we have a problem there. It is a very delicate situation, as you can understand, because of the parties that are involved. It is not just between us and VIA.

[Traduction]

**M. Casgrain:** Elle dispose de la composition de chaque train pour chaque jour de l'année. Vous parliez du train qui fait la navette entre Montréal et Ottawa. On verrait que ce train compte une ou deux unités de plus, et si les frais exigés pour ce jour-là étaient accrus, elle pourrait immédiatement les imputer à ces deux unités et les désapprouver.

**Le sénateur Riley:** Mais les frais que vous exigeriez s'appliqueraient à une locomotive pour train de voyageurs, deux locomotives de train de marchandises et deux wagons de voyageurs exploités ce jour-là entre Montréal et Ottawa.

**M. Casgrain:** Voulez-vous parler du montant exigé de VIA? Les deux locomotives ne compteraient pas. Ces éléments des frais sont établis en fonction du matériel roulant lui appartenant. La locomotive de VIA a un numéro qui est consigné dans nos dossiers. Les wagons ont des numéros qui y figurent également. Le matériel de transport des marchandises porte des numéros différents qui permettent de voir automatiquement qu'ils ne font pas partie du matériel de VIA. Ce sont là des dossiers ordinaires parce qu'un train n'a pas le droit de circuler sans être enregistré. Ces dossiers sont à la disposition de la CCT qui, régulièrement, en fait la vérification.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'ai une question à poser à propos des passes. M. Lawless, vous avez mentionné que VIA vous demandait de payer 50 p. 100 de la valeur des passes données aux employés du CN pour voyager sur les trains restreints. Supposons par exemple que ces passes coûtent à VIA à peu près \$10 millions, pour les deux chemins de fer, et qu'il recouvre, mettons, la moitié de ce montant. Alors, si je comprends bien VIA ne recouvre finalement que \$2 millions.

**M. Lawless:** Vous aimeriez savoir de quelle façon on procède pour faire ces calculs?

**M. Easton:** Monsieur le président, vers la fin de son exposé, M. Lawless a expliqué que les montants dus à VIA s'accumulent, c'est-à-dire les factures que VIA nous envoie, factures qui représentent 50 p. 100 du prix des billets permettant de voyager dans certains trains restreint. VIA nous envoie une facture pour ce montant. Nous versons ensuite cette somme dans un fonds d'encouragement, et nous avons le droit de récupérer une partie de ce montant, selon le performance des trains de voyageurs en ce qui concerne le respect des horaires. Ainsi, cette facture qui nous est envoyée pour les passes vient s'ajouter à notre fonds d'encouragement et nous avons le droit, conformément à ce mémoire signé, de bénéficier d'une réduction équivalent au montant que nous pouvons tirer du fonds d'encouragement pour la performance des trains de voyageurs en ce qui concerne le respect des horaires. Une fois ce montant déduit, la facture de VIA est ensuite acquittée.

**Le sénateur Charbonneau:** En est-il question dans les négociations?

**M. Lawless:** Oui. En fait, nous venons de conclure un nouvel arrangement avec VIA, arrangement dont nous ne pouvons vous informer, car il n'a pas encore été ratifié par le syndicat. Cela crée donc une difficulté. C'est une situation très délicate, comme vous pouvez le concevoir, étant donné les parties en cause. Nous ne sommes pas seuls. Nous devons aussi traiter

[Text]

We have to deal with our unions too. What Mr. Easton described is a good example of the productivity incentive. If we perform, we can earn that money back on the basis of our on-time performance.

**The Chairman:** I suppose it might be unfair to ask you if you did earn anything back because of your productivity?

**Mr. Lawless:** Yes. We could even give you a figure. It is in the millions of dollars.

**The Chairman:** What is your definition of a restricted train?

**Mr. Easton:** I do not have the specific list, but I could classify it this way: The Transcontinental—

**Senator Riley:** Senator Doody has the answer to that one. He said “one that runs along Newfoundland”.

**Senator Doody:** Very restricted.

**Mr. Easton:** The restricted trains are generally the Transcontinental services—that is, Halifax to Montreal, Toronto and Vancouver—the Windsor-Quebec City corridor on Fridays, Sundays and statutory holidays. The remote area trains are not restricted trains.

**The Chairman:** Are you saying that one can get a pass through a remote area but cannot get one anywhere else?

**Mr. Easton:** I am saying that the employee has a pass that he can use anywhere. The company agrees to reimburse VIA for the use of those employee passes on restricted trains. Restricted trains are agreed to between CN and VIA.

**The Chairman:** Well, if there are no more questions, gentlemen, I wish to thank you, Mr. Lawless and your associates, for coming here, and for the questions you have answered, as well as perhaps the ones you have not answered.

We appreciate your attendance and your assistance. As far as we are concerned you will not be troubled any more today.

The committee continued in camera

[Traduction]

avec nos syndicats. Ce que M. Easton vous a décrit constitue un bon exemple d'encouragement à la productivité. Si nous avons un bon rendement, nous pouvons récupérer certains montants qui sont calculés en fonction de notre respect des horaires.

**Le président:** Je suppose qu'il serait peut-être injuste de vous demander si grâce à votre productivité vous avez récupéré certaines sommes.

**M. Lawless:** Oui. Nous pourrions même vous donner un chiffre. C'est dans les millions de dollars.

**Le président:** Quelle est votre définition d'un train restreint?

**M. Easton:** Je n'ai pas la liste exacte, mais je pourrais le décrire de la façon suivante: Le transcontinental . . .

**Le sénateur Riley:** Le sénateur Doody peut vous donner une réponse. Il a dit: «un train qui circule à Terre-Neuve».

**Le sénateur Doody:** Très restreint.

**M. Easton:** Les trains restreints sont généralement ceux qui assurent les services transcontinentaux—c'est-à-dire Halifax-Montréal, Toronto-Vancouver—le corridor entre Windsor et Québec les vendredis, les dimanches et les jours fériés. Les trains qui circulent dans les régions éloignées sont restreints.

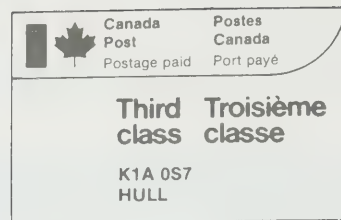
**Le président:** Nous dites-vous qu'une personne peut obtenir une passe dans une région éloignée mais nulle part ailleurs?

**M. Easton:** Je dis que les employés qui ont une passe peuvent l'utiliser n'importe où. La compagnie accepte de rembourser VIA pour le montant des passes que les employés utilisent pour voyager sur des trains restreints. Les trains restreints font l'objet d'une entente conclue entre le CN et VIA.

**Le président:** Eh bien, si vous n'avez pas d'autres questions, je voudrais remercier M. Lawless et ses collègues d'être venus, et les remercie d'avoir répondu à nos questions et même peut-être de n'avoir pas répondu à certaines d'entre elles.

Nous avons apprécié votre présence et l'aide que vous nous avez apportée. Quant à nous, nous ne vous dérangerons plus aujourd'hui.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From CN Rail:*

Mr. R. E. Lawless, President;  
Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger;  
Mr. P. H. B. Casgrain, Director, CN Rail Costing.

*De CN Rail:*

M. R. E. Lawless, président;  
M. J. H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs;  
M. P. H. B. Casgrain, directeur, CN Rail, Établissement du  
prix de revient.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

Thursday, March 25, 1982

Issue No. 26

**Twelfth Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

WITNESS:  
(See back cover)

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Le jeudi 25 mars 1982

Fascicule n° 26

**Douzième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.

TÉMOIN:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léo Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 25, 1982  
(45)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:18 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bonnell, Charbonneau, Riley and Smith. (5)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

## Witness:

Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, continued with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The witness, Mr. Eglington, was questioned on the method by which VIA Rail was reduced last fall with special reference to sections of the Transportation Act.

During the testimony the witness referred to a Statement of Claim in the Federal Court respecting an action by the City of Melville, the Town of Watrous, Transport 2000, and the Saskatchewan Environmental Society and the Attorney-General of Canada, Minister of Transport for Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways.

On motion of Senator Bonnell

*Ordered:*—That the said document be appended to these proceedings (*see Appendix "26-A"*).

Mr. Eglington was permitted to withdraw and the Committee continued *in camera* at 11:50 a.m.

At 1:22 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 MARS 1982  
(45)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 18, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Charbonneau, Riley et Smith. (5)

*Également présent:* M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

## Témoïn:

M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires.

Le Comité, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981 poursuit son étude du service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

Le témoin, M. Eglington, est questionné sur la méthode de réduction des services de VIA Rail l'automne dernier, et surtout sur des articles de la Loi sur les transports.

Au cours de sa déposition, le témoin fait mention d'un exposé de réclamation devant la Cour fédérale au sujet d'une action judiciaire de la part de la ville de Melville, de la ville de Watrous, de Transport 2 000, de la Saskatchewan Environmental Society et du procureur général du Canada, du ministre des Transports du Canada, de VIA Rail Canada Inc., du Canadien Pacifique Limité et des Chemins de fer nationaux du Canada.

Sur motion du sénateur Bonnell

*Il est ordonné:*—Que ledit document soit annexé au procès-verbal (*voir Appendice «26-A»*).

M. Eglington est autorisé à se retirer et le Comité poursuit ses délibérations à huis clos à 11 h 50.

A 13 h 22, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 25, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

**Senator George I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee, Mr. Eglington is with us this morning and, if it is your wish, I will call upon him now. You all know Mr. Eglington, who is the counsel to the Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, among other things. I would ask Senator Riley, who I believe requested Mr. Eglington's presence, if he would indicate the subject matter which he would like discussed.

**Senator Riley:** Thank you, Mr. Chairman. I wanted to ask Mr. Eglington questions with reference to the testimony he gave before the committee previously relating to section 64 of the National Transportation Act. He had expressed an opinion that this section was *ultra vires* regarding the countermanding of the famous order in council, which saw the abandonment or the cutback of certain VIA Rail services. I wonder if he would mind giving us the reasons why he held that opinion and I would like to know if he still holds it.

**The Chairman:** Would you proceed, Mr. Eglington?

**Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments:** Thank you, Mr. Chairman. It is my view that the order in council which was used to overrule the orders and decisions of the Transport Commission, and so to reduce the rail services, was *ultra vires* section 64 of the National Transportation Act. I am aware that, in the litigation that did take place at first instance on this matter, the decision of the court was that the order in council was valid. However, the grounds on which I regard it as being invalid were not adduced to the court and were not dealt with by the court.

Really, all I can say about the litigation is that I did not have the carriage of it. As to why my view is that the order was *ultra vires*, it is really quite simple.

The Governor in Council has the power, under section 64, to amend, vary or modify the orders of the Transport Commission. As regards the orders that the Transport Commission can make, its jurisdiction is set out in the Railway Act. As far as railway passenger service is concerned, the jurisdiction of the Transport Commission is set out in section 260 of the Railway Act. The grounds on which it can consider the abandonment of passenger rail service are set out in subsection (6) of section 260.

The Transport Commission cannot go beyond the grounds set out in subsection (6). If the Transport Commission were to decide to abandon a railway passenger service for reasons not set out in subsection (6), its decision would be *ultra vires* the Railway Act. This is an aspect of what is called the collateral purposes doctrine. The Transport Commission would be acting for a purpose which is collateral to the Railway Act. When the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 25 mars 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 de l'avant-midi pour étudier le service ferroviaire du transport de voyageurs assuré par VIA Rail Inc.

**Le sénateur George I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Membres du comité, nous avons avec nous ce matin M. Eglington à qui je demanderai de témoigner, si tel est votre désir. Vous connaissez tous M. Eglington qui est, entre autres choses, conseiller du Comité conjoint des règlements et autres textes réglementaires. Comme c'est le sénateur Riley qui a demandé à le faire comparaître si je ne m'abuse, pourrait-il nous dire quel sujet il aimerait voir traiter.

**Le sénateur Riley:** Merci monsieur le président. Je voulais poser certaines questions à M. Eglington au sujet de son intention au comité concernant l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Selon lui, cet article était *ultra vires* par rapport à l'annulation du fameux décret du conseil à l'origine de l'abandon ou de la réduction de certains services de VIA Rail. Peut-être voudrait-il nous dire sur quoi il se fondait et s'il maintient toujours sa position.

**Le président:** Avez-vous l'obligeance de répondre, M. Eglington?

**M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires:** Je vous remercie, monsieur le président. Je suis d'avis que le décret du conseil invoqué pour casser les ordonnances et les décisions de la Commission des transports et réduire de ce fait les services ferroviaires, était *ultra vires* aux termes de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Je sais bien que lorsque le tribunal s'est prononcé sur le litige auquel cette question a donné lieu, il a déclaré que le décret était bel et bien valide. Mais il n'avait pas été saisi des raisons pour lesquelles je le considère non valide.

A la vérité, je n'ai pas eu à m'occuper de cette cause; je tiens à le préciser. Quant à savoir pourquoi je considère que ce décret est *ultra vires*, c'est fort simple.

L'article 64 autorise le gouverneur en conseil à modifier ou rescinder les ordonnances de la Commission des transports. Les ordonnances de cette Commission sont établies aux termes des dispositions de la Loi sur les chemins de fer. Sa compétence en ce qui concerne le service-voyageurs est prévue à l'article 260 de cette même loi. Les motifs qu'elle peut invoquer pour supprimer un service ferroviaire de passagers sont exposés au paragraphe 6 de l'article 260.

La Commission des transports ne peut donc outrepasser le cadre établi aux termes du paragraphe (6). Si elle décidait d'abandonner un service ferroviaire de passagers pour des raisons autres que celles prévues au paragraphe 6, les mesures découlant de sa décision seraient *ultra vires* aux termes de la Loi sur les chemins de fer. C'est ce qu'on appelle le principe de la subsidiarité d'une loi. La Commission agirait dans un but



## [Text]

Governor in Council overrules, varies or modifies a decision of the Transport Commission dealing with the passenger rail services, he must still produce a result which is *intra vires* the Railway Act. The final order of the Transport Commission, as modified by the Governor in Council, must still be an order which the Transport Commission itself could have made.

The acknowledged reason for making the order in council was to achieve budget economies. That is not a reason which is available to the Transport Commission in order to reduce or abandon railway passenger services. In fact, the act is cast in quite the opposite direction. The Transport Commission decides, for the reasons set out in subsection (6), whether a service should be maintained or not. It is then up to Parliament to vote the money.

In his evidence before the Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, Mr. Thompson, who is counsel to the Transport Commission, was asked about this particular point. He was asked: What would be the situation if the government announced that it wanted to produce a \$100 million saving in the total cost of subsidies to railway passenger services, and whether it could order the Transport Commission to take this into consideration? If the Transport Commission did not take this into consideration and Parliament refused to vote the money to finance all of the services that the Transport Commission insisted on maintaining, what would be the result? His answer to these questions was quite simple: the railway will go bankrupt. The joint chairman said: "The Transport Commission does not feel the onus is on it to take a smaller pie and to divide it up in a different way?"

Mr. Thompson said that: "if you look at section 260, especially subsection 6, those are the criteria which Parliament set for the Commission to be guided by in deciding whether a service should go or stay". He said that "to impose new conditions and tests on top of those statutory ones, which were made by Parliament would create a conflict that would be easily challengeable in the courts."

The Statutory Instruments Committee attempted rather obliquely to deal with this situation in its report on the VIA Rail Order in Council. In part it reads:

... the Railway Act does not permit "the Minister of Transport to direct the Canadian Transport Commission to hold hearings with a view towards discontinuance and the savings of dollars". It would in your Committee's opinion be unlawful to give a specific direction to the Canadian Transport Commission to save \$100 million by eliminating particular services so that the money saved could be spent on new equipment for use on some of the remaining services. Parliament has already ordained the matters the Canadian Transport Commission may and shall consider. The basis of the Government's policy, the saving of a global sum of money over the whole industry, is not one of them.

There is an elaboration in paragraph 14 of that particular approach.

## [Traduction]

qui découle de la Loi sur les chemins de fer. Lorsque le gouverneur en conseil annule, modifie ou scinde une décision de la Commission des Transports portant sur le service ferroviaire de passagers, les résultats de sa décision restent toujours *ultra vires* aux termes de la loi sur les chemins de fer. L'ordonnance finale de la Commission des Transports dans sa version modifiée par le gouverneur en conseil doit toujours constituer une ordonnance que la Commission aurait pu elle-même établir.

On a admis que le décret avait pour but de réaliser des économies de budget. Ce n'est pas une raison que la Commission des Transports pourrait elle-même invoquer pour réduire ou abandonner un service ferroviaire de passagers. En fait, la loi a un objectif tout à fait opposé. La Commission des transports décide, en se fondant sur les dispositions du paragraphe 6, si un service doit être maintenu ou non. C'est le Parlement qui décide ensuite s'il doit voter les crédits.

Lorsque M. Thompson, le conseiller de la Commission, est intervenu au Comité permanent des règlements et autres textes réglementaires, on lui a posé la question suivante: Qu'arriverait-il si le gouverneur annonçait qu'il veut réduire de 100 millions de dollars l'ensemble des subventions consenties aux services ferroviaires de passagers? Pourrait-il ordonner à la Commission des Transports d'obtempérer? Si la Commission des transports ne tenait pas compte de cette décision et que le Parlement refuse de voter les crédits pour financer tous les services qu'elle tient à maintenir, qu'arriverait-il? Sa réponse a été des plus simples: la société ferroviaire ferait faillite. Le coprésident a demandé si la Commission des Transports ne se sentait pas obligée d'accepter des subventions moindres et de les répartir de façon différente.

M. Thompson a déclaré alors qu'on pouvait trouver à l'article 260, surtout au paragraphe 6, les critères établis par le Parlement dont la Commission doit s'inspirer pour décider si un service doit être supprimé ou maintenu. Il a rappelé que l'imposition de nouvelles conditions et de nouveaux critères en plus des dispositions statutaires déjà établies par le Parlement créerait un litige facilement contestable devant les tribunaux.

Le Comité des textes réglementaires s'est efforcé de contourner cette situation dans son rapport sur le décret du conseil concernant VIA Rail. Son rapport dit notamment ce qui suit:

... la Loi sur les chemins de fer ne permet pas au ministre des Transports d'ordonner à la Commission de tenir des audiences en vue d'interrompre un service ou d'économiser de l'argent. Il serait, de l'avis même de votre comité, illégal d'ordonner à la Commission d'économiser 100 millions \$ en éliminant certains services afin que ces fonds puissent servir à l'achat du matériel destiné aux services restants. Le Parlement a déjà décidé des questions que la Commission canadienne des Transports peut et doit étudier. La politique même du gouvernement, soit l'économie d'une somme d'argent dans l'ensemble de l'industrie, ne fait pas partie de ces questions.

On élabore davantage ce point de vue au paragraphe 14.



*[Text]*

Now, it has been said that the Governor in Council may proceed on a policy basis under section 64 to overrule, amend, vary, and modify decisions and orders of the Transport Commission. But it is my view that in doing so he must still produce a result and arrive at an order which the Transport Commission itself could have arrived at. If it were otherwise, section 64 is simply an abdication by Parliament to the Governor in Council of all the power Parliament has with respect to railways or airlines or anything that comes within the jurisdiction of the Transport Commission. In other words, Parliament would be saying, "We are setting up a transport commission; we are giving it jurisdiction; we are saying what it can take into account; but the Governor in Council can come along and do anything that Parliament can do and arrive at any policy irrespective of the decision which he is purporting to vary."

That sort of approach was taken to the War Measures Act in wartime, but I doubt that it is appropriate to interpret any statute, particularly on a limited subject, as being the complete handing-over of Parliament's power to the Governor in Council. The limits or the parameters of the Governor in Council's power are the limits set out in the Railway Act, and he must, in varying, modifying or changing an order of the Transport Commission, be governed by the same jurisdictional considerations the Transport Commission is governed by. That, as simply as I can put it, is my reason for saying that the Order in Council is invalid.

**Senator Bonnell:** For the record, Mr. Chairman, and for my information, what does subsection (6) say?

**The Chairman:** Perhaps Mr. Eglington could answer that.

**Mr. Eglington:** Subsection (6) refers to an "uneconomic passenger-train service," and I should say that the commission is supposed to decide whether a service is uneconomic. But apparently they all are, so that is no problem. Subsection (6) reads as follows:

(6) In determining whether an uneconomic passenger-train service or parts thereof should be discontinued, the Commission shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including, without limiting the generality of the foregoing,

- (a) the actual losses that are incurred in the operation of the passenger-train service;
- (b) the alternative transportation services, including any highway or highway system serving the principal points served by the passenger-train service, that are available or are likely to be available in the area served by the service;
- (c) the probable effect on other passenger-train service or other passenger carriers of the discontinuance of the service, or of parts thereof; and
- (d) the probable future passenger transportation needs of the area served by the service.

*[Traduction]*

On prétend maintenant que le gouverneur en conseil peut, sur la base d'une politique, casser, modifier et scinder des décisions et des ordonnances de la Commission des Transports aux termes de l'article 64. Mais pour ce faire, il doit toujours promulguer un décret qui donne lieu à une ordonnance semblable à celle que la Commission des Transports aurait elle-même établie. Autrement, l'article 64 serait une abdication par le Parlement de tous ses pouvoirs en faveur du gouverneur en conseil concernant les chemins de fer ou le transport aérien ou tout mode de transport qui relève de la Commission des transports. Autrement dit, le Parlement, créerait une commission de Transport, lui assignerait un cadre juridique, délimiterait son rôle, mais le gouverneur en conseil pourrait intervenir à tout moment en s'appropriant le rôle du Parlement et pratiquer n'importe quelle politique sans tenir compte de la décision qu'il se propose d'infléchir.

C'est ce qu'on a fait dans le cas des mesures de guerre, mais il ne serait pas avisé, selon moi, d'interpréter une loi quelconque, surtout sur un sujet restreint, de façon à remettre tous les pouvoirs du Parlement entre les mains du gouverneur en conseil. Le cadre qui limite les pouvoirs du gouverneur en conseil est établi dans la Loi sur les chemins de fer et il doit tenir compte, lorsqu'il modifie ou scinder une ordonnance de la Commission des Transports, des mêmes considérations juridiques que celles qui régissent la Commission. Voilà tout simplement pourquoi, à mon avis, le décret est non valide.

**Le sénateur Bonnell:** Aux fins du compte rendu et pour ma gouverne, M. le président, que dit le paragraphe (6)?

**Le président:** Peut-être M. Eglington voudra-t-il répondre à cette question?

**M. Eglington:** Le paragraphe (6) parle d'un service ferroviaire de passagers rentable et je suppose que c'est à la Commission de décider si tel service est rentable ou non. Mais comme ils sont tous rentables, semble-t-il, la question ne se pose donc pas. Voici le libellé du paragraphe en question:

(6) Lorsqu'elle décide si un service non rentable de trains de voyageurs ou des parties de celui-ci doivent ou non être supprimés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public et notamment, sans limiter la portée général de ce qui précède,

- a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs;
- b) les autres moyens de transport, notamment toute route ou système routier desservant les principaux points desservis par le service de trains de voyageurs, dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par le service;
- c) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres services de trains de voyageurs ou d'autres transporteurs de voyageurs, la suppression totale ou partielle du service; et
- d) les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport des voyageurs dans la région desservie par le service.

[Text]

**Senator Bonnell:** And it is your interpretation that under that subsection the commission had no authority to discontinue those railways that were in the public interest.

**Mr. Eglington:** The Transport Commission, if it conducted an inquiry and addressed itself to those matters, could have arrived at the conclusion that the service should be discontinued, but the Transport Commission is not permitted under the Railway Act to say that "it is essential to save \$100 million on railway subsidies and therefore the following services will be cut." That is not what the Railway Act provides for.

**Senator Bonnell:** What is the first sentence of that subsection again, please?

**Mr. Eglington:** It reads:

In determining whether an uneconomic passenger-train service or parts thereof should be discontinued, the Commission shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including—

**Senator Bonnell:** Just stop there. Under that, would they not have the power?

**Mr. Eglington:** I would not consider so, and neither does Mr. Thompson, their own counsel, because of the enumeration that follows.

**Senator Bonnell:** The enumeration, though, includes these things, but it also includes many other things. It lists some of the things which it includes, but it does not exclude other things. It just makes sure it includes those things.

**Mr. Eglington:** That is true, but to proceed in the way that I have just indicated—"We are going to save \$100 million"—is to say that the exclusive interpretation of the "public interest" is the saving of \$100 million.

If I could just refer to Mr. Thompson's evidence again, he said that when an application is brought for discontinuance, if it received a direction from the minister, the commission at that point, not having heard the evidence, could not conclude that the objectives desired by the minister were all achievable within the framework imposed on the Commission by the Railway Act.

**Senator Riley:** As I understand it, the Manitoba government has entered an appeal against the judgment given there. Is that correct?

**Mr. Eglington:** I have no knowledge of that, Senator Riley.

**Senator Bonnell:** What was the question referred to the courts for their interpretation?

**Mr. Eglington:** Mr. Chairman, I could provide the senator with the statement of claim. I have a copy of it at the office. But I could not hope to recollect it all now.

**Senator Bonnell:** I think it would be good to have that on record. If we know what the statement of claim is, then we can know what the judgment was based on. We can know what the court had before it to make its judgment.

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Et selon vous, ce paragraphe n'autorise pas la Commission à supprimer les services ferroviaires qui répondent à l'intérêt public.

**M. Eglington:** La Commission des transports, après enquêtes et études, pourrait en arriver à la conclusion qu'un service doit être supprimé, mais elle ne peut pas affirmer, aux termes de la loi sur les chemins de fer, qu'il faut absolument épargner 100 millions \$ à même les subventions consenties au chemin de fer et que tel ou tel service doit être aboli. Ce n'est pas ce que la loi sur les chemins de fer prévoit.

**Le sénateur Bonnell:** Pourriez-vous répéter la première phrase de ce paragraphe s'il-vous-plait?

**M. Eglington:** Voici:

Lorsqu'elle décide si un service non rentable de trains de voyageurs ou des parties de celui-ci doivent ou non être supprimées, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public . . .

**Le sénateur Bonnell:** N'allez pas plus loin. D'après ce que vous venez de dire, n'a-t-elle pas ce pouvoir?

**M. Eglington:** Je ne crois pas et M. Thompson non plus, leur propre conseiller, à cause des conditions énumérées plus loin.

**Le sénateur Bonnell:** On tient compte de ces conditions dans l'énumérations, mais de beaucoup d'autres aussi. Elle donne la liste de certains éléments sans pour autant en exclure d'autres. On ne fait que s'assurer que ces questions sont bel et bien comprises.

**M. Eglington:** C'est exact, mais lorsqu'on procède de la façon que je viens tout juste de signaler, sous prétexte qu'on va épargner 100 millions \$, c'est dire en quelque sorte que cette économie de 100 millions \$ est la seule interprétation passible de l'intérêt public à l'exclusion de toute autre.

Permettez-moi de revenir au témoignage de M. Thompson. Quand on fait une demande pour supprimer un service, la Commission qui reçoit alors une directive en ce sens du ministre, comme elle n'a pas entendu les témoignages, ne peut conclure que ses objectifs sont tous réalisables dans le cadre qui lui est imposé par la loi sur les chemins de fer.

**Le sénateur Riley:** Si je ne m'abuse, le gouvernement du Manitoba a interjeté appel contre le jugement rendu à ce sujet dans cette province. Est-ce exact?

**M. Eglington:** Je l'ignorais, sénateur Riley.

**Le sénateur Bonnell:** Quelle était la question dont les tribunaux ont été saisis?

**M. Eglington:** M. le Président, je peux remettre l'exposé de la réclamation au sénateur. J'en ai une copie à mon bureau. Mais je ne me rappelle pas tous les détails.

**Le sénateur Bonnell:** Je crois qu'il y aurait lieu de la consigner au compte rendu. Si nous connaissions la teneur de l'exposé de la réclamation, nous saurions alors sur quoi le jugement était fondé. Nous saurions sur quoi repose le jugement de la cour.



[Text]

**The Chairman:** I think Mr. Eglington could produce that for us. Perhaps he would be kind enough to do so.

**Senator Bonnell:** I move that it be made part of the record of this day, Mr. Chairman.

**The Chairman:** With the consent of the committee, that is so ordered.

(For text of statement of claim see page 26A:1).

**The Chairman:** There have been several actions brought upon the validity or otherwise of this order in which the *ultra vires* or *intra vires* question has been argued before several courts, all of which, so far as they have been decided, have been decided in favour of the contention that it was *intra vires*. Do you recall which courts have made decisions to that effect?

**Mr. Eglington:** As I am aware, Mr. Chairman, three separate decisions have held the Order in Council to be *intra vires*. One action was held in the federal court at Saskatoon. Another one was in the Alberta federal court and there was also an appeal brought by the Government of Quebec, but that particular case centred on what were alleged to be particular obligations of the railway companies to operate services within Quebec. It did not challenge the actual jurisdiction of the Governor in Council under section 64 in a general way.

So far as I am aware, the cases that were heard in western Canada did not really address the collateral purposes argument. In fact, that only really surfaced after the actions began, when the minister appeared before the Statutory Instruments Committee and, in answer to questions, made it abundantly clear that the only reason the Order in Council was made was to effect budget economies. It was purely a policy decision divorced from any of the traditional considerations that have gone into deciding whether services should be discontinued.

**The Chairman:** As I recall the substance of the minister's statements on many occasions, including his appearance before this committee, he was maintaining the view that the order merely varied the order of the CTC with reference to the route that should be serviced and therefore it came well within the words, "varied, modified," or whatever they are within the Railway Act, section 64.

**Mr. Eglington:** That is true in that the order in council took the form of a detailed variation of a whole series of orders of the commission, which I think only reinforces the point that the result of the exercise had to be an order which the commission itself could have arrived at.

**The Chairman:** Say that again.

**Mr. Eglington:** The order in council took the form of a document which said that the orders—and it listed the particular orders and decisions of the commission—were varied in the following fashion. I think it set out 16 appendices in a document which in fact was the order of the Transport Commission with the changes written into it, if I can put it that way. So they varied the order and said that instead of that order of the commission, "here is what is to be said to be the order of the commission from now on. The Governor in Council has taken

[Traduction]

**Le président:** Je crois que M. Eglington pourrait faire cette démarche pour nous. Nous lui en saurions gré.

**Le sénateur Bonnell:** Je propose qu'elle fasse partie du compte rendu d'aujourd'hui, M. le président.

**Le président:** Avec le consentement du comité, il en est ainsi ordonné.

(L'exposé de la réclamation figure à la page 26A:1).

**Le président:** Plusieurs instances juridiques ont été faites sur la validité ou la non-validité de cette ordonnance, savoir si elle était *ultra vires* ou *intra vires* auprès de plusieurs tribunaux qui jusqu'ici ont tous décidé qu'elle était bien *intra vires*. Vous souvenez-vous quels tribunaux ont rendu de tels jugements?

**M. Eglington:** Je crois savoir M. le président que trois jugements distincts ont maintenu que le décret du Conseil était *intra vires*. Une action a été intentée devant la Cour fédérale à Saskatoon. Une autre déposée devant la Cour fédérale en Alberta et le gouvernement du Québec a également interjeté appel, mais en ce qui le concerne, il s'intéressait surtout, semble-t-il, aux obligations particulières des sociétés ferroviaires d'exploiter des services à l'intérieur du Québec. Ses instances ne mettaient pas en cause la compétence générale comme telle du gouverneur en Conseil aux termes de l'article 64.

Que je sache, les causes entendues dans l'Ouest du Canada ne portaient pas vraiment sur l'aspect subsidiaire de la loi. En fait, cette question n'a fait surface qu'une fois les démarches juridiques engagées. Lorsque le ministre a comparu devant le Comité des règlements statutaires, il a déclaré sans équivoque que les économies du budget étaient la seule raison pour laquelle on avait promulgué le décret. C'était une décision purement politique, dégagée de toutes les considérations habituelles, qui a été à l'origine de la suppression des services.

**Le président:** Si je me rappelle bien l'essentiel des déclarations que le ministre a faites à maintes reprises, y compris ses interventions devant notre comité, il a toujours soutenu que le décret ne faisait que modifier l'ordonnance de la Commission canadienne des transports concernant les itinéraires qui devaient être desservis et donc qu'il respecte à la lettre l'expression «modifier, scinder,» qui figure à l'article 64 de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Eglington:** Il est exact que le décret était formulé comme une sorte de variation détaillée de toute une série d'ordonnance de la Commission, ce qui confirme là encore que le résultat recherché devait être conforme à ce que la Commission aurait pu elle-même décider.

**Le président:** Pourriez-vous répéter.

**M. Eglington:** Le décret était rédigé sous forme d'un document qui disait que les ordonnances, et il donnait la liste des ordonnances et des décisions de la Commission étaient scindées de la façon suivante. Je crois qu'il comptait 16 appendices qui étaient, si je peux m'exprimer ainsi, une sorte d'ordonnance de la Commission des Transports comportant certaines modifications. Ils ont donc modifié l'ordonnance de la Commission en disant: ce qui tiendra lieu d'ordonnance à compter de maintenant. Le gouverneur en conseil a modifié l'ordonnance de la



[Text]

the order of the commission and amended it and here is the order." I think that only reinforces the point that the result of the Governor in Council's exercise under section 64 in producing an amended order of the Transport Commission had to be an amended order at which the Transport Commission itself, within its jurisdiction, could have arrived.

**The Chairman:** Yes, I follow that. Would you state again why you believe that the Transport Commission itself could not have arrived at an order by varying these orders that were listed as being varied by the order in council?

**Mr. Eglington:** Simply because it is not open to the Transport Commission under the Railway Act to proceed to discontinue railway services on the sole consideration of saving \$100 million or \$200 million on railway subsidies.

**The Chairman:** Or any amount?

**Mr. Eglington:** Yes.

**Senator Bonnell:** Did the order in council state anything about saving this money?

**Mr. Eglington:** No. The order in council does not on its face disclose any purpose or object.

**Senator Bonnell:** And the order in council's amendment to the commission's ruling did not state it either?

**Mr. Eglington:** No.

**Senator Bonnell:** Then where do you get the idea that the order in council amendment to the commission's ruling is only based on that, other than from a statement made subsequently which was not in the order in the first place?

**Mr. Eglington:** The evidence, if you like, for saying that that was the sole purpose was the minister's own statement made before parliamentary committees, in Parliament itself, I believe, and in the press. And that type of evidence is sufficient for a court to hold that an administrative decision or, for that matter, any decision was taken for a collateral purpose. It must use the best evidence available. If the evidence is strongly persuasive, then it will establish for the court what was the basis of the decision. I appreciate that the point you have just raised may be tackled in a slightly different fashion on behalf of the government, and that is to say that the Minister of Transport, the responsible minister, has made the statements, but they do not necessarily reflect the reasons or objectives of the members of the Privy Council and the Governor General when making the order in council.

**Senator Bonnell:** Or the many objections, many reasons or multi-purposes reasons. Certainly it would be awfully difficult for the court to come to a decision based on a minister's statements. If I were the judge, I would find it very difficult to come to a decision on that statement because it is not in the order, in the amendment or even before me. Certainly it would be difficult for a judge to come to a decision based on statements made in the press.

[Traduction]

Commission, ce qui donne le décret que voici. Je crois que cela confirme que le résultat des mesures prises par le gouverneur en conseil aux termes de l'article 64 pour modifier l'ordonnance de la Commission des transports devait être conforme à ce que la commission aurait elle-même décidé en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés.

**Le président:** Je vous suis. Pourriez-vous nous redire pourquoi vous croyez que la Commission des Transports elle-même n'aurait pu produire une ordonnance du même type que le décret en scindant elle-même celles qui ont été modifiées par le décret?

**M. Eglington:** Simplement parce que la Commission des transports, aux termes de la loi sur les chemins de fer, ne peut supprimer des services ferroviaires uniquement pour des considérations d'économies, qu'elles soient de l'ordre de 100 millions ou de 200 millions \$.

**Le président:** Ou de n'importe quel autre montant?

**M. Eglington:** Oui.

**Le sénateur Bonnell:** Le décret parle-t-il d'économiser cette somme d'argent?

**M. Eglington:** Non. Le décret ne fait état d'aucun but ou objectif.

**Le sénateur Bonnell:** Et le décret modifiant la décision de la Commission non plus?

**M. Eglington:** Non.

**Le sénateur Bonnell:** Comment pouvez-vous dire alors que le décret du gouverneur en conseil modifiant la décision de la Commission se fonde sur la question d'économies, à part une déclaration faite par la suite qui n'apparaît nulle part dans ce décret?

**M. Eglington:** Il faut se reporter aux interventions que le ministre a déjà faites devant les comités parlementaires, au Parlement, ou à ses déclarations à la presse pour savoir que les économies étaient le seul but poursuivi. Et ce genre de témoignage suffit à un tribunal pour juger qu'une décision administrative, ou toute autre décision en l'occurrence, a été prise à des fins subsidiaires. Il doit se fonder sur les témoignages les plus probants. Si la preuve est convaincante, le tribunal s'en sert donc pour fonder son jugement. J'admets bien sûr que si on se place du point de vue du gouvernement, on peut toujours dire que le ministre des Transports, le ministre responsable, a fait des déclarations qui ne reflétaient pas nécessairement les raisons ou les objectifs des membres du Conseil privé et du gouverneur général lorsqu'on a établi le décret.

**Le sénateur Bonnell:** Pas plus que les nombreuses objections, raisons ou motifs de tout ordre. Il serait certes fort difficile pour le tribunal d'en venir à une décision d'après les déclarations d'un ministre. Si j'étais juge, j'aurais du mal à prendre une décision à partir d'une telle déclaration parce qu'elle ne figure pas dans le décret ni dans l'amendement et parce que je ne l'aurais même pas en main. Certes, il serait difficile pour un juge de s'inspirer des déclarations faites devant la presse pour fonder son jugement.

[Text]

**Mr. Eglington:** It certainly would be difficult, but it is a duty which judges have carried out in respect of other decisions.

**The Chairman:** I suppose this would not be like a *certiorari* action which is concerned with only what you see on the face, but would be like an action in which evidence and witnesses could be called, including the minister. The minister could be required to state before the court what the reasons were. What you are saying is that if he was accurate in stating his reasons before these committees and the press, then he would have to say the same thing again.

**Mr. Eglington:** Yes, or some responsible officer of the department would have to do so.

**Senator Bonnell:** Could a responsible officer of the department give evidence on government policy?

**Mr. Eglington:** He could be instructed. He is simply giving evidence as to what the policy is. He is not making the policy.

**Senator Bonnell:** Why is it that the lawyers who are presenting these cases before the Supreme Court do not have the knowledge of this matter that you have?

**Mr. Eglington:** I would not for a minute say that they don't have the knowledge. As far as the action that was taken in Saskatoon is concerned, I did have a lengthy discussion with the barrister who had the carriage of that action, and he was certainly well aware of the matter. It would appear that the statement of claim was in the nature of things drafted rather hurriedly and if the matter had gone on to appeal, as Senator Riley has said, they were going to attempt to bring this collateral doctrine idea in on the matter that had been adduced in the statement of claim. I think that at the beginning, too, when the actions were first brought, the motive, purpose or objective of the government was not as nakedly stated as it later came to be, and, as you have said, it is rather difficult to establish that the preponderant reason for doing something is a reason which is collateral to the enabling statute.

**The Chairman:** Could I just inquire of Mr. Silverstone, who has been following this whole problem with some care, whether he knows if the Manitoba case has been appealed?

**Mr. J. Silverstone, Research Officer, Law and Government Branch, Library of Parliament:** There was no judgment in the Manitoba case. If memory serves me correctly, that case never proceeded to trial. If you will recall, Mr. Chairman, a few weeks ago I prepared a brief survey of the current status of the various actions. Unfortunately, I do not have it with me. If memory serves me correctly, there was no trial of any related issue in the Manitoba case. There was a case in Saskatchewan, a case in Quebec and a case in Jasper with regard to the Jasper Park Lodge, which is based on similar grounds to the Saskatchewan case. The Saskatchewan case included the towns of Melville, Watrous and the provincial attorney general. The Alberta case included Jasper Park Lodge, a private organization which owned a resort facility, and the provincial attorney general. The case in Quebec was similar. Judgments have been handed down on those three cases and in all three cases certificates of appeal have been filed. The factums for

[Traduction]

**M. Eglington:** C'est certes difficile, mais les juges s'en sont fait un devoir dans d'autres jugements qu'ils ont déjà rendus.

**Le président:** Je suppose que ce ne serait pas comme un bref en *certiorari* qui ne traite que de la forme, mais comme une instance de fonds qui permet d'entendre des témoignages et de faire comparaître des témoins, y compris le ministre. Le ministre devrait donner ses raisons au tribunal. Si j'interprète bien vos propos, vous dites qu'il a bel et bien expliqué ses raisons aux comités et à la presse, il devrait donc faire de même devant le tribunal.

**M. Eglington:** Oui ou du moins un fonctionnaire responsable du ministère.

**Le sénateur Bonnell:** Un fonctionnaire du ministère peut-il témoigner sur la politique du gouvernement?

**M. Eglington:** On pourrait le lui demander. Il se contente de dire en quoi consiste telle politique. Il n'est pas chargé de l'établir.

**Le sénateur Bonnell:** Comment se fait-il que les avocats qui ont exposé ces causes devant la Cour suprême ne connaissent pas aussi bien que vous cet aspect de la question?

**M. Eglington:** Je n'irais pas jusqu'à dire qu'ils ne sont pas au courant. En ce qui concerne l'action intentée à Saskatoon, j'ai effectivement eu une longue discussion avec l'avocat qui en était chargé et il était fort bien renseigné sur cet aspect du problème. Il semblerait que l'exposé de la réclamation avait été rédigé à la hâte et que si la question avait été portée en appel, comme le sénateur l'a rappelé, on aurait tenté de faire valoir le principe de la subsidiarité inhérent à la question figurant dans l'exposé. Je crois aussi qu'au début, lorsque les actions ont été intentées pour la première fois, les motifs ou les objectifs du gouvernement n'ont pas été clairement exposés comme ils le furent plus tard, comme vous l'avez déjà rappelé, c'est plutôt difficile d'établir que la raison prépondérante d'une certaine mesure découle d'une autre mesure qui a force de loi.

**Le président:** Est-ce que M. Silverstone, qui a suivi toute cette affaire d'assez près, pourrait me dire si la cause du Manitoba a été portée en appel?

**M. J. Silverstone, attaché de Recherche, division du droit et du gouvernement, bibliothèque du Parlement:** Aucun jugement n'a été rendu dans le cas du Manitoba. Sauf erreur, la cause n'a pas été entendue par un tribunal. Monsieur le président, vous vous rappelez sûrement que j'ai préparé moi-même, il y a quelques semaines, un aperçu de la situation concernant les démarches judiciaires engagées jusqu'ici. Je n'ai malheureusement pas cet aperçu en main, mais je me souviens qu'il n'y a pas eu d'audiences sur des questions connexes dans le cas du Manitoba. Une cause a été portée devant les tribunaux en Saskatchewan, une autre au Québec et une à Jasper par la société Jasper Park Lodge pour les mêmes motifs qu'en Saskatchewan. En Saskatchewan, la cause impliquait les villes de Melville, Watrous et le procureur général de la province. Dans le cas de l'Alberta, les plaignants étaient Jasper Park Lodge, un organisme privé qui détenait un centre de villégiature, et le procureur général de la province. La cause du Québec était du



[Text]

the Quebec case have not yet been filed, whereas they have in the Jasper Park Lodge case which is scheduled to go ahead some time next month. But, as I say, that was two weeks ago and the information came to me by way of discussion with the people in the Department of Justice who are arguing the cases.

**Senator Bonnell:** Let us suppose that the order in council is *ultra vires* because of the reasons I stated and that it went before the Supreme Court where the judge rendered a decision agreeing that it was *ultra vires*. Don't you think that in the long run it is perhaps an exercise in futility because what would then happen is that the government could simply amend the Railway Act, which would have the effect of carrying out its wishes in any event.

**Mr. Eglington:** Mr. Chairman, I have some difficulty answering that question in that it is not for me to say what government may or may not do.

**Senator Bonnell:** I did not say "would;" I said "could."

**Mr. Eglington:** Yes, they could certainly bring in a simple act stating that, for the avoidance of doubt, a particular order in council is deemed valid and always to have been valid from the date on which it was made. There is no doubt about that.

Of course, one also has to acknowledge that for government to do that, there would have to be debate in Parliament and the political pressures would build all over again, especially in respect to one or two of the lines that were quite heavily used.

From the point of view of the litigants, there is no doubt the hope that, if they win the litigation, government may decide not to take the action indicated in respect of the litigants' particular service.

**The Chairman:** Are those all the questions for this witness?

Thank you very much, Mr. Eglington, for assisting us again today.

**Mr. Eglington:** Thank you.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

même type. Les jugements qui ont été rendus dans les trois cas et les trois certificats d'appel ont tous été déposés. Les mémoires, dans la cause du Québec, n'ont pas encore été déposés, mais c'est le cas pour la société Jasper Lodge qui devrait être entendue au cours du mois prochain. Mais je répète que deux semaines se sont passées depuis que j'ai eu ces renseignements lors de discussions avec des gens du ministère de la Justice qui étudient ces causes.

**Le sénateur Bonnell:** Supposons que le décret du conseil est *ultra vires* à cause des raisons que j'ai déjà exposées et qu'il est passé devant ce juge de la Cour suprême qui a confirmé qu'il était effectivement *ultra vires*. Ne croyez-vous pas à la longue que ce genre de démarches ne mènent nulle part puisque le gouvernement pourrait simplement modifier la Loi sur les chemins de fer pour obtenir les résultats recherchés.

**M. Eglington:** M. le Président, je pourrais difficilement répondre à cette question en ce sens que je n'ai pas à me prononcer sur ce que le gouvernement peut ou ne peut pas faire.

**Le sénateur Bonnell:** Je n'ai pas dit «peut» mais «pourrait».

**M. Eglington:** Oui, il pourrait déposer un projet de loi stipulant que pour clarifier toute confusion possible, un décret du conseil est réputé valide et a toujours été valide à partir de sa date de délivrance. Il n'y a pas à en douter.

Mais le gouvernement devrait aussi bien sûr débattre cette mesure devant le Parlement et les pressions politiques se feraient de nouveau sentir, surtout en ce qui concerne un ou deux des aspects les plus contestés.

Les plaignants espèrent certes que s'ils gagnent leur point, le gouvernement décidera de ne pas donner suite aux mesures envisagées pour les services qui les intéressent.

**Le président:** Est-ce là toutes les questions à poser au témoin?

Nous vous savons gré M. Eglington, de l'aide que vous nous avez apportée aujourd'hui.

**M. Eglington:** Merci.

La séance se poursuit à huis clos.



## APPENDIX "26-A"

IN THE FEDERAL COURT OF CANADA  
TRIAL DIVISION

BETWEEN:

THE CITY OF MELVILLE,  
THE TOWN OF WATROUS,  
TRANSPORT 2000, and  
THE SASKATCHEWAN ENVIRONMENTAL SOCIETY

Plaintiffs,

and

ATTORNEY-GENERAL OF CANADA,  
MINISTER OF TRANSPORT FOR CANADA,  
VIA RAIL CANADA INC.,  
CANADIAN PACIFIC LIMITED and  
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS,

Defendants.

Filed the      day of October, 1981.

To: The Honourable The Federal Court of Canada

## STATEMENT OF CLAIM

1. The Plaintiff The City of Melville is a city incorporated pursuant to the provisions of the Municipal Unit and County Act of Saskatchewan (1978) R.S.S. Cap.M-35. The Town of Watrous is a local community in the Province of Saskatchewan and is an incorporated body pursuant to the provisions of the Municipal Unit and County Act of Saskatchewan (1978) R.S.S. Cap.M-35. Both Plaintiffs are served by and dependant upon the Defendant Canadian National Railways ("CNR") main line for the carriage of goods and persons by rail including the provision of passenger train service by the Defendants VIA Rail Canada Inc. ("VIA"), Canadian Pacific Limited ("CP") and CNR.

2. The Plaintiffs Transport 200 and The Saskatchewan Environmental Society are corporations incorporated pursuant to the provisions of The Societies Act of Saskatchewan, R.S.S. Cap.S-53 for educational, scientific and professional reasons of a useful nature to the general advantage of all residents of the Province of Saskatchewan.

3. The Defendant Attorney-General of Canada is a Defendant in these proceedings by reason of the fact that the Minister of Transport for Canada ("the Minister") is responsible for the administration and implementation of the provisions of the Railway Act of Canada, R.S.C. Cap.R-2 and the National Transportation Act of Canada, R.S.C. Cap.N-10 and further by virtue of the purported order of the Governor-General on the recommendation of the said Minister of Transport pursuant to Section 64(1) of the National Transportation Act varying certain orders and decisions of the Canadian Transport Commission as more fully referred to hereinafter.

4. The Minister is responsible for the administration and implementation of the provisions of the Railway Act and the

## APPENDICE «26-A»

À LA COUR FÉDÉRALE DU CANADA  
DIVISION DE PREMIÈRE INSTANCE

ENTRE:

LA CITÉ DE MELVILLE  
LA VILLE DE WATROUS  
TRANSPORT 2 000 et  
LA SASKATCHEWAN ENVIRONMENTAL SOCIETY

Requérants

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA  
LE MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANADA  
VIA RAIL CANADA INC.  
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE et  
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Intimés

Déposé ce      jour d'octobre 1981

A: L'honorable Cour du Canada

## REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

1. Le requérant la Cité de Melville est une cité constituée en corporation en vertu des dispositions de la *Municipal unit and County Act* (Loi sur les unités municipales et les comtés) de la Saskatchewan, (1978) R.S.S., c. M-35. La Ville de Watrous est une localité de la Province de Saskatchewan et est constituée en corporation en vertu des dispositions de la même loi. Les deux requérants sont desservis par la voie principale de l'intimé, les Chemins de fer nationaux du Canada («CN»), compagnie dont ils dépendent pour le transport de marchandises et de personnes par rail, ce qui comprend notamment le service des trains de voyageurs des intimés, VIA Rail Canada Inc. («VIA»), le Canadien Pacifique Limitée («CP») et le CN.

2. Les requérants, Transport 2 000 et la *Saskatchewan Environmental Society* (Société environnementale de la Saskatchewan) sont constitués en corporation en vertu de la *Societies Act* (Loi sur les corporations) de la Saskatchewan R.S.S., c. S-53, à des fins éducatives, scientifiques et professionnelles qui, par nature sont susceptibles de procurer des avantages à tous les résidents de la province de Saskatchewan.

3. L'intimé procureur général du Canada est un défenseur dans cette cause du fait que le ministre des Transports du Canada («le Ministre») est responsable de l'administration et de la mise en œuvre des dispositions de la Loi sur les chemins de fer du Canada, S.R.C., c. R-2 et de la Loi nationale sur les transports, S.R.C., c.N-10, et aussi en vertu de la prétendue ordonnance du gouverneur général rendue sur la recommandation dudit ministre des Transports conformément au paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports modifiant certaines ordonnances et décisions de la Commission canadienne des transports dont il est plus précisément question ci-après.

4. Le Ministre est responsable de l'administration et de la mise en œuvre des dispositions de la Loi sur les chemins de fer

National Transportation Act and recommended to the Governor-General that His Excellency, of its own motion, vary the Canadian Transport Commission orders and decisions herein-after referred to.

5. The Defendant VIA is a corporation duly incorporated pursuant to the provisions of the Canada Business Corporations Act in or about the month of January, 1977 and is the servant or agent of Her Majesty the Queen in Right of Canada represented by the Minister, and was established to provide an integrated national railway passenger train service to be operated in the place of, or in addition to, and in co-operation with passenger train services operated by CNR and CP.

6. The Defendant CP is a corporation duly incorporated under the jurisdiction of the Parliament of Canada, and is licensed and registered to carry on business throughout Canada and its Provinces as a railway company providing, inter alia, passenger train service.

7. The Defendant CNR is a Federal Crown Corporation created and incorporated pursuant to the Canadian National Railway Act of the Parliament of Canada licensed and registered to carry on business throughout Canada and its Provinces as a railway company providing, inter alia, passenger train service.

8. Pursuant to the provisions of the National Transportation Act, R.S.C. Cap.N-17, it is declared that "an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interest of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada". For the purpose of better co-ordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by, inter alia, railways, there is created and constituted by said Act the Canadian Transport Commission ("the Commission") charged with the responsibility to make such determinations, orders and recommendations to the Minister, and generally to perform such functions as are vested in it by the National Transportation Act and the Railway Act.

9. Pursuant to Section 260 of the Railway Act, the Commission is charged with a specific responsibility over passenger train service as defined therein and declared by it to constitute such service, to determine, inter alia:

(a) whether the passenger train service having regard to all matters that to it appear relevant and after such hearings if any as are required in its opinion to enable all persons who wish to do so to present their views on the proposed discontinuance of the passenger train service, is uneconomic and is likely to continue to be uneconomic; and

(b) even if the passenger train service under review is so declared to be uneconomic, whether the same should not be discontinued because the public interest would best be served by continuing the operation of the passenger train service.

et de la Loi nationale sur les transports et a recommandé à ce titre au gouverneur général que son Excellence, à sa discrétion, modifie les ordonnances et décisions de la Commission canadienne des transports mentionnée ci-après.

5. Le défendeur VIA est une société qui a été dûment constituée en corporation dans le courant du mois de janvier 1977 en vertu des dispositions de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, et est le serviteur ou représentant de Sa Majesté la Reine en droit du Canada représentée par le Ministre, et a été mise sur pied pour offrir un service de trains de voyageurs national et intégré qui doit être exploité à la place ou en plus des services de trains de voyageurs exploités par le CN et le CP ou en collaboration avec ceux-ci.

6. L'intimé CP est une société dûment constituée en corporation en vertu de l'autorité du Parlement du Canada et a été enregistrée et autorisée à effectuer des transactions commerciales au Canada et dans chacune de ces provinces en qualité de compagnie de chemin de fer qui fournit, entre autres, un service de trains de voyageurs.

7. L'intimé CN est une société fédérale de la Couronne qui a été créée et constituée en corporation conformément à la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada adoptée par le Parlement du Canada et qui a été enregistrée et autorisée à effectuer des transactions commerciales au Canada et dans chacune de ses provinces en qualité de compagnie de chemins de fer qui fournit, entre autres, un service de train de voyageurs.

8. La loi nationale sur les transports, S.R.C., c. N-17, déclare «qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas, est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada.» En vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs et notamment ceux qui font des transports par chemin de fer, ladite loi crée et constitue la Commission canadienne des transports («la Commission») à qui il incombe de prendre les décisions, de rendre les ordonnances et de faire des recommandations au Ministre et en général d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer.

9. L'article 260 de la Loi sur les chemins de fer confie à la Commission une responsabilité particulière en matière de service de trains de voyageurs, selon que cette loi définit et déclare ce qui constitue un tel service, et à ce titre elle doit, entre autres, déterminer:

a) si, après avoir tenu les auditions publiques qui, le cas échéant, sont requises à son avis pour permettre à toutes les personnes qui le désirent de présenter leur point de vue sur la suppression du service de trains de voyageurs et, en tenant compte de tous les facteurs qui lui semblent pertinents, le service de trains de voyageurs est non rentable et si vraisemblablement il continuera à le demeurer; et

b) même si le service de trains de voyageurs à l'étude est effectivement déclaré être non rentable, s'il ne serait pas préférable de ne pas supprimer ledit service dont le maintien serait au contraire d'un plus grand intérêt public.



10. Pursuant to the aforesaid the Commission, inter alia, issued the following orders or decisions with respect to services declared by it to comprise a passenger train service pursuant to Section 260 of the Railway Act:

(a) By Order No. R-22125 dated January 29, 1976 it considered an application of the CP to discontinue its passenger train service comprising trains Nos. 11 and 12, Montreal/Toronto-Vancouver, "The Canadian", by way of a statutory reconsideration of an earlier application of CP pursuant to the provisions of Section 260(8) of the Railway Act and, after determining that the aforesaid passenger train service was uneconomic and likely to continue to be such, ordered CP not to discontinue operation of said passenger train service.

(b) By Order No. R-22346 dated February 26, 1976 it considered an application of CNR to discontinue its passenger train service comprising trains Nos. 1, 2, 3 and 4, "The Supercontinental", and trains Nos. 107 and 108 operating between Montreal/Toronto-Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Jasper-Vancouver by way of a reconsideration of a previous application of CNR pursuant to the provisions of Section 260(8) of the Railway Act and, after determining that the aforesaid passenger train service was uneconomic and likely to continue to be such, ordered CNR not to discontinue operation of said passenger train service.

(c) By Order No. R-26520 on or about March 8, 1978 for the declared purpose of implementing the Final Plan for western transcontinental passenger train service ("the Final Plan")—being its recommendation to the Minister for the integration and co-ordination of the existing and future passenger train service throughout Canada, implementation to be the joint responsibility of VIA, CNR and CP—it amended Schedule I of Commission Order No. R-6751 relating to the timing and frequencies of the provision of the passenger train services referred to in paragraph (a) and (b) above. In addition Order No. R-26520 provided for the provision of interim services by VIA during the summer of 1978 before the Final Plan was recommended to come into effect and further provided by paragraph 10 thereof that, in the event VIA lacked the capacity to furnish directly or indirectly suitable and adequate accommodation for the carriage of passengers and their baggage, that the company over whose tracks the passenger train service had been operating would do all things within its power to continue or initiate the service and would be bound by the terms of Orders R-6751 and R-26520 to perform all the obligations that would have been met and observed by VIA;

(d) By Order No. R-31300 on or about August 14, 1980 following the advent of VIA the Commission for the purposes of Sections 260 and 261 of the Railway Act it issued a new Passenger Train Service Order pertaining to frequency and routing of passenger train services to replace Order No. R-6751;

(e) By Order No. R-30914 on or about May 29, 1980 it adopted a report of Commissioner J. F. Walter of the

10. Conformément à ce qui précède, la Commission a, entre autres, rendu les ordonnances ou décisions suivantes relatives à des services qu'elle a déclaré comporter un service de trains de voyageurs aux termes de l'article 260 de la Loi sur les chemins de fer:

a) Par l'Ordonnance n° R-22125, datée du 29 janvier 1976, la Commission a étudié une requête présentée par le Canadien Pacifique Limitée en autorisation de cesser l'exploitation de son service de trains de voyageurs. «Le Canadien» qui comprend les trains n°s 11 et 12, Montréal/Toronto-Vancouver, par la voie d'un nouvel examen réglementaire de la requête antérieure présentée par le CP en vertu des dispositions du paragraphe 260(8) de la Loi sur les chemins de fer, et, après avoir déterminé que ledit service de trains de voyageurs n'est pas rentable et continuera vraisemblablement à le demeurer, a ordonné au CP de ne pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs.

b) Par l'Ordonnance n° R-22346, datée du 26 février 1976, elle a étudié la requête des Chemins de fer Nationaux du Canada, en abandon de son service de trains de voyageurs, comprenant les trains n°s 1, 2, 3 et 4, le «Super Continental», et les trains n°s 107 et 108 desservant Montréal/Toronto-Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Jasper-Vancouver, par la voie d'une révision d'une requête antérieure du CN en vertu des dispositions de l'article 260(8) de la Loi sur les chemins de fer et, après avoir conclu que ledit service de trains de voyageurs n'était pas rentable et continuerait vraisemblablement à le demeurer, a ordonné au CN de ne pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs.

c) Par l'Ordonnance n° R-26520 du 8 mars 1978 relative à la mise en œuvre du Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs («Le Plan définitif»), ordonnance qui constitue sa recommandation au Ministre concernant l'intégration et la coordination des services existants et futurs de trains de voyageurs au Canada, devant être mis en œuvre conjointement par VIA, le CN et le CP, a modifié le Tableau I de l'ordonnance n° R-6751 relative à l'horaire et à la fréquence du service de trains de voyageurs mentionnés dans les paragraphes a) et b) ci-dessus. De plus, l'ordonnance n° R-26520 prévoyait que VIA fournirait des services de transport pendant l'été de 1978 avant que n'ait été recommandée la mise en œuvre du Plan définitif et prévoyait en outre au paragraphe 10 de la même ordonnance que dans le cas où VIA n'était pas en mesure de fournir directement ou indirectement les installations convenables et satisfaisantes au transport de voyageurs et de leur bagages, la société sur les voies de laquelle le service de trains de voyageurs a été assuré devrait faire tout en son pouvoir pour maintenir le service ou le mettre sur pied et serait tenue par les dispositions des ordonnances n°s R-6751 et R-26520 de s'acquitter de toutes les obligations qu'aurait remplies et respectées VIA;

d) Par l'ordonnance n° R-31300 du 14 août 1980, à la suite de la création de VIA, la Commission, en application des articles 260 et 261 de la Loi sur les chemins de fer, a rendu une nouvelle ordonnance relative à la fréquence et à l'itinéraire de services de trains de voyageurs, ordonnance qui remplace l'ordonnance n° R-6751;

e) Par l'Ordonnance n° R-30914 du 29 mai 1980, la Commission a adopté le rapport du commissaire J. F. Walter de



Commission requiring VIA, CNR and CP in accordance with the recommendations therein to be jointly responsible for the provision of passenger train service across Northern Ontario including, inter alia, the passenger trains herein before referred to for off peak service to commence September 29, 1980, and for peak season service effective in the summer season of 1981;

11. By virtue of the orders, decisions and recommendations referred to in the preceding paragraphs VIA, CNR and CP, during the year 1981 to date, provided daily east-west passenger train service to and from Montreal/Toronto-Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Jasper-Vancouver, "The Supercontinental", across the province of Saskatchewan through the Plains of The City of Melville and The Town of Watrous utilizing CNR's main line track.

12. On or about August 6, 1981 by Privy Council Order No. 1981-2171 His Excellency, the Governor-General on the recommendation of the Minister pursuant to Section 64(1) of the National Transportation Act of its own motion purported to amend and vary, amongst other Commission orders and decisions, R-22125, R-22346, R-26520 and R-31300 together with the Final Plan dated October 1977 in the following manner:

#### SCHEDULE XV

##### *Western Transcontinental Passenger Train Service Toronto-Barrie Passenger-Train Service*

1. Order No. R-22125 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of January 1976 is hereby varied as follows:

(1) Section 1 on page 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall not discontinue operation of the said passenger-train service, with the exception of the passenger-train service between Montreal and Ottawa (via Vankleek Hill) which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

2. Order No. R-22346 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 26th day of February 1976, is hereby varied as follows:

(1) Section 1 on the second page of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways shall not discontinue operation of the said passenger-train service, with the exception of the passenger-train service provided by trains 168 and 169 (now trains 146 and 147) between Toronto and Barrie, which shall be discontinued effective the 7th day of September, 1982, and the passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and the passenger-train service between Jasper and Vancouver which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

3. The "Final Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service" of the Railway Transport Commit-

ladite Commission qui ordonne à VIA, CN et CP, conformément aux recommandations dudit rapport, de se partager la responsabilité d'assurer ce service de trains de voyageurs dans le Nord de l'Ontario et notamment, entre autres, un service de trains de voyageurs régulier mentionné ci-dessus à compter du 29 septembre 1980 et un service de pointe à compter de l'été 1981;

11. Compte tenu des ordonnances, décisions et recommandations mentionnées dans les paragraphes précédents, VIA, CN et CP ont offert en Saskatchewan, pendant l'année 1981 et jusqu'à ce jour, un service quotidien Est-Ouest de trains de passagers desservant dans les deux sens Montréal/Toronto-Winnipeg-Saskatoon-Edmonton-Jasper-Vancouver, «Le Super Continental», service qui traversait la cité de Melville et la ville de Watrous, requérants, en utilisant la voie principale du CN.

12. Vers le 6 août 1981, Son Excellence le gouverneur général, sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports, de son propre chef, a décidé de modifier, entre autres ordonnances et décisions de la Commission, les ordonnances n<sup>os</sup> R-22125, R-22346, R-26520 et R-31300 y compris le Plan définitif daté d'octobre 1977, de la façon suivante:

#### ANNEXE XV

##### *Service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs Service de trains de voyageurs Toronto-Barrie*

1. L'ordonnance n<sup>o</sup> R-22125 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de janvier 1976 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 à la page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada et le Canadien Pacifique Limitée ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) qui doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

2. L'ordonnance n<sup>o</sup> R-22346 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 26<sup>e</sup> jour de février 1976 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de la deuxième page de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs Barrie-Toronto assuré par les trains 168 et 169 (présentement les trains 146 et 147), qui doit être supprimé à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982, de même que du service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et du service de trains de voyageurs entre Jasper et Saskatoon et du service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver qui doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

3. Le «Plan définitif pour le service de l'Ouest de trains transcontinentaux de voyageurs» établi par le Comité des

tee of the Canadian Transport Commission dated October 1977 as implemented by Order No. R-26520 of the Railway Transport Committee dated the 8th day of March 1978 and as amended is hereby varied as follows:

(1) Clauses (i) to (iv) under the heading "The Final Plan" on page 1 of the said Final Plan are hereby revoked and the following substituted therefor:

"(i) a daily Montreal-Toronto-Vancouver train via Thunder Bay, Winnipeg and Calgary effective the 15th day of November 1981. The present passenger-train service between Montreal and Ottawa (via Vankleek Hill) shall be discontinued effective the 15th day of November 1981.

(ii) coach service for the passenger-train services between Ottawa and Sudbury and between Saskatoon and Edmonton effective the 15th day of November 1981; and

(iii) full service for passenger-train service between Edmonton and Jasper effective the 15th day of November 1981.

The passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and passenger-train service between Jasper and Vancouver shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

#### SCHEDULE XVI

1. Order No. R-31300 dated the 14th day of August 1980, of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is hereby varied as follows:

(1) Groups 6, 7, and 23 of Schedule I of the said Order are revoked effective the 15th day of November 1981.

(2) Groups 1, 3, 5, 16, 17, 22, and 25 of Schedule I of the said Order are revoked and the following groups dated the 15th day of November 1981 substituted therefor effective the 15th day of November 1981.

13. In so acting on the recommendation of the Minister, the Governor-General proceeded of its own motion ab initio without any relevant and timely order, decision, recommendation or finding by the Commission to establish whether the aforesaid passenger train service was uneconomic and likely to continue to be so and, if so, whether it should nonetheless be continued in the public interest, and without any input from or notice to the Plaintiffs and other persons or parties adversely and irreparably impacted by the termination of the aforesaid passenger train service as of November 15, 1981.

14. In so proceeding the Governor-General acted outside of its jurisdiction and in excess of its powers in that:

(a) It did not comply with a condition precedent to the exercise of its jurisdiction because there was no timely or relevant order, decision, rule or regulation of the Commission determining either the economic viability of the passenger train service in question, or whether it should be continued nonetheless in the public interest.

transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports en octobre 1977, mis en vigueur par l'ordonnance n° R-26520 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 8<sup>e</sup> jour de mars 1978 et modifié, est par les présentes modifié comme suit:

(1) Les articles (i) à (iv) se trouvant sous le titre «Plan définitif» à la page 1 dudit Plan définitif sont par les présentes abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

«(i) un train quotidien Montréal-Toronto-Vancouver via Thunder Bay, Winnipeg et Calgary à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981. Le service actuel de trains de voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981:

(ii) le service de voyageurs pour les services de trains de voyageurs entre Ottawa et Sudbury et entre Saskatoon et Edmonton à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981; et

(iii) le service complet pour le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Jasper à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

Le service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et le service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

#### ANNEXE XVI

1. L'ordonnance n° R-31300 rendue le 14<sup>e</sup> jour d'août 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les groupes 6, 7, et 23 du Tableau 1 de ladite ordonnance sont annulés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

(2) Les groupes 1, 3, 5, 16, 17, 22 et 25 du Tableau 1 de ladite ordonnance sont annulés et sont remplacés par les groupes suivants datés du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

13. En agissant sur la seule recommandation du Ministre, le gouverneur général s'est prononcé de son propre chef, depuis le début, sans que soit intervenue une ordonnance, une décision, une recommandation ou une conclusion pertinente et opportune de la Commission déterminant si le service de trains de voyageurs susmentionné était non rentable et continuerait vraisemblablement à l'être, et, dans l'affirmative, s'il devrait malgré tout être maintenu dans l'intérêt du public, et sans que n'aient été consultés ni avisés les requérants et autres personnes ou parties qui ont subi un préjudice irréparable par la mise hors service des trains de voyageurs susmentionnés à compter du 15 novembre 1981.

14. Ce faisant, le gouverneur général a pris une décision qui n'est pas de sa compétence et qui déborde ses pouvoirs du fait que:

a) Il n'a pas respecté une condition préalable à l'exercice de son pouvoir, puisqu'il n'y a pas eu d'ordonnance, de décision, de règle ou de règlement pertinents et opportuns de la Commission établissant soit la rentabilité du service de trains de voyageurs en question soit son maintien malgré tout dans l'intérêt du public.



(b) The Final plan being only a recommendation of the Commission to the Minister in October, 1977 is not an order or decision of the Commission and therefore cannot be varied or rescinded pursuant to Section 64(1) of the National Transportation Act.

(c) Its purported attempt to issue directions to VIA and CNR respecting those passenger train services being provided by VIA pursuant to the Final Plan is invalid and unenforceable in light of the continuing provisions of Commission Orders R-26520 and R-30914.

(d) It failed to comply with the rules of procedural fairness in that, in operating on its own initiative, in the absence of timely and relevant determination of the public interest, it did not have any material of information on which to base its decision.

15. In the alternative, the Plaintiffs say that Order-in-Council P.C. 1981-2171 is a regulation as defined in the Statutory Instruments Act, S.C. 1970-71-72 Cap.38 and that, since same was never registered pursuant to Section 6 of said Act, it has not come into force and is of no effect.

16. In the further alternative, the Plaintiffs say that CNR and CP are obliged pursuant to the provisions of paragraph 10 of Canadian Transport Commission Order No. R-26520 to continue the aforesaid passenger train service after November 15, 1981.

17. As a result of the planned termination of passenger train service as aforesaid, the Plaintiffs The City of Melville and the Town of Watrous specifically and others generally within the Province of Saskatchewan and elsewhere will suffer severe and irreparable hardship and inconvenience with loss of employment and severe economic hardship in that there will be no passenger train service across Saskatchewan utilizing the CNR main line.

18. The Plaintiffs therefore claim:

(a) A Declaration and Order that Order-in-Council No. P.C. 1981-2171 dated July 27, 1981, is invalid and a nullity;

(b) In the alternative, a Declaration and Order that Order-in-Council No. P.C. 1981-2171 is a regulation and is therefore of no force and effect due to the failure to comply with the provisions of the Statutory Instruments Act;

(c) An Injunction restraining and prohibiting VIA, CNR and CP and the Minister from acting upon, under the authority of or in furtherance of the provisions of Order No. P.C. 1981-2171, or from otherwise suspending, discontinuing or altering the passenger train service provided pursuant to the Commission Orders referred to in paragraph 10 hereof;

(d) In the alternative a mandatory Injunction compelling the CNR and CP to continue the existing passenger train service as approved and continued by Commission Orders R-26520 and R-30914;

(e) In the further alternative, damages;

b Le plan définitif n'est qu'une recommandation faite par la Commission au Ministre en octobre 1977 et n'est pas une ordonnance ni une décision de celle-ci et ne peut par conséquent être modifié ou annulé en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports.

c Sa tentative visant à émettre des directives à VIA et au CN au sujet des services de trains de voyageurs fournis par VIA conformément au Plan définitif est invalide et inapplicable compte tenu des dispositions en vigueur des ordonnances R-26520 et R-30914 de la Commission.

d Il n'a pas appliqué avec équité les règles de procédure parce qu'en agissant de son propre chef, et à défaut d'avoir déterminé de façon pertinente et opportune quel était l'intérêt du public, il ne disposait d'aucune matière ni information sur laquelle fonder sa décision.

15. Nonobstant ce qui précède, les requérants soutiennent que le décret en conseil C.P. 1981-2171 est un règlement aux termes de la définition de la Loi sur les textes réglementaires, S.C. 1970-1971-1972, c. 38, et puisque celui-ci n'a jamais été enregistré conformément à l'article 6 de ladite loi, il n'est jamais entré en vigueur et n'a jamais pris effet.

16. Par ailleurs, les requérants déclarent que le CN et le CP sont tenus, en vertu des dispositions du paragraphe 10 de l'ordonnance n° R-26520 de la Commission canadienne des transports, de maintenir après le 15 novembre 1981 le service de trains de voyageurs susmentionné.

17. Par suite de la mise hors service des trains de voyageurs susmentionnés, les requérants de la Cité de Melville et la Ville de Watrous plus spécialement et d'autres parties en général dans la province de Saskatchewan et ailleurs subiront des pertes et inconvénients graves et irréparables du fait qu'ils perdront leur emploi, et ils seront mis dans une situation économique très difficile puisqu'il n'y aura plus de service de trains de voyageurs qui passera par la Saskatchewan sur la voie principale du CN.

18. Les requérants demandent donc:

a) Une déclaration et ordonnance déclarant nul et non avenu le décret en conseil n° C.P. 1981-2171 daté du 27 juillet 1981;

b) A défaut, une déclaration et ordonnance établissant que le décret en conseil n° C.P. 1981-2171 est un règlement et n'a par conséquent aucune force ni effet par suite de la non-application des dispositions de la Loi sur les textes réglementaires;

c) Une injonction qui retient et empêche VIA, le CN et le CP ainsi que le Ministre d'agir conformément aux dispositions de l'ordonnance n° C.P. 1981-2171, ou en vertu ou en application de celles-ci, qui les empêche en outre de suspendre, interrompre ou modifier le service de trains de voyageurs qu'ils assurent conformément aux ordonnances de la Commission dont il est question au paragraphe 10 des présentes;

d) A défaut, une injonction interlocutoire qui oblige le CN et le CP de continuer à fournir le service de trains voyageurs tel qu'il a été approuvé et maintenu par les ordonnances R-26520 et R-30914 de la Commission;

e) A défaut, des dommages-intérêts;



(f) Such further and other relief as the nature of this case may require and this Honourable Court permit.

DATED this 23rd day of October, 1981.

THOMPSON, DORFMAN, SWEATMAN  
Per: R. J. Scott

IN THE FEDERAL COURT OF CANADA  
TRIAL DIVISION

BETWEEN:

THE CITY OF MELVILLE,  
THE TOWN OF WATROUS,  
TRANSPORT 2000, and  
THE SASKATCHEWAN ENVIRONMENTAL  
SOCIETY

Plaintiffs,

and

ATTORNEY-GENERAL OF CANADA,  
MINISTER OF TRANSPORT FOR CANADA,  
VIA RAIL CANADA INC., CANADIAN PACIFIC  
LIMITED and  
CANADIAN NATIONAL RAILWAYS,

Defendants.

---

#### STATEMENT OF CLAIM

---

##### Notice to the Defendant:

You are required to file in the Registry of the Federal Court of Canada, at the city of Ottawa or at a local office, your defence to the within Statement of Claim or declaration within 30 days (or such other time as may be fixed by an order for service *ex juris* or other special order) from the service hereof in accordance with the Rules OF Court.

If you fail to file your defence within the time above limited, you will be subject to have such judgment given against you as the Court may think just upon the Plaintiff's own showing.

##### NOTE:

(1) Copies of the Rules of Court, information concerning the local offices of the Court, and other necessary information may be obtained upon application may be obtained upon application to the Registry of this Court at Ottawa—telephone 992-4238—or at any local office thereof.

(2) This Statement of Claim is filed by THOMPSON, DORFMAN, SWEATMAN, Solicitors for the Plaintiffs.

Solicitor's file: G 4336 RJS

f) Toute autre mesure de redressement découlant de la nature de la présente cause et selon que le permettra l'honorable Cour.

DATÉ ce 23<sup>e</sup> jour d'octobre 1981.

THOMPSON, DORFMAN, SWEATMAN  
Par: R. J. Scott

À LA COUR FÉDÉRALE DU CANADA  
DIVISION DE PREMIÈRE INSTANCE

ENTRE:

LA CITÉ DE MELVILLE  
LA VILLE DE WATROUS  
TRANSPORT 2000 et  
LA SASKATCHEWAN ENVIRONMENTAL  
Society

Requérants

et

LE PROCUREUR GÉNÉRAL DU CANADA  
LE MINISTRE DES TRANSPORTS DU CANADA  
VIA RAIL CANADA INC.  
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE et  
CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Intimés

---

#### REQUÊTE INTRODUCTIVE D'INSTANCE

---

##### Avis à l'intimé:

Vous êtes tenu de déposer au greffe de la Cour fédérale du Canada dans la ville d'Ottawa ou dans un bureau local, votre défense relative à la requête introductive d'instance ci-jointe ou votre déclaration dans les 30 jours (ou selon tout autre délai qui pourrait être fixé par une ordonnance de signification *ex juris* ou en vertu d'une autre ordonnance spéciale) à compter du jour de signification de la présente conformément aux règles de la Cour.

A défaut de déposer votre défense dans le délai prescrit ci-dessus, la Cour peut prononcer un jugement contre vous sur la foi des motifs présentés par les requérants.

##### NOTE:

(1) On peut se procurer sur demande au Greffe de cette Cour à Ottawa—téléphone 992-4238—ou à tout bureau local de celle-ci, des copies des règles de la Cour, des renseignements sur ses bureaux locaux et autres informations nécessaires.

(2) Cette demande introductive d'instance est déposée par THOMPSON, DORFMAN, SWEATMAN, avocats des requérants.

Dossier de l'avocat: G 4336 RJS

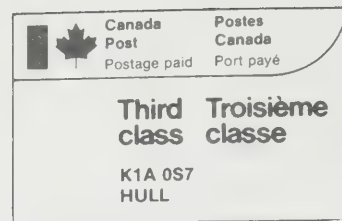












*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

WITNESS—TÉMOIN

Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments.

M. G. C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Deputy Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Vice-président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday, June 3, 1982

Le jeudi 3 juin 1982

Issue No. 27

Fascicule n° 27

### Thirteenth Proceedings respecting:

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

### Treizième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Andams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 3, 1982  
(52)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:45 o'clock a.m., the Deputy Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Bonnell, Côtteau, Langlois, Riley and Rowe. (5)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:*

Mr. John DeLora, Director, Michigan Passenger Foundation.

*From the Railway Transport Committee of the C.T.C.:*

Dr. J. Heads, Executive Director;

Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. P. Dawes, Senior Analyst, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. D. Merritt, Senior Research Analyst, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch.

The Committee continued its study of VIA Rail Passenger Service.

The Deputy Chairman introduced the witnesses.

Mr. John DeLora then made an opening statement; he expanded on his submission and then answered questions.

On motion of Senator Bonnell,

*Resolved;*—"That the opening statement of Mr. DeLora's submission be printed as *Appendix "27-A"* to these proceedings; and that the document entitled "Appendix to a Proposed VIA Rail Canada Act" be identified as *Exhibit 27-A* and be made part of this Committee's records".

Mr. DeLora was thanked for his assistance and he withdrew.

The representatives of the Railway Transport Committee of the C.T.C. were called.

Dr. Heads read an opening statement. He answered questions, assisted by his colleagues, on that statement and on related matters.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 3 JUIN 1982  
(52)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (vice-président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Côtteau, Langlois, Riley et Rowe. (5)

*Aussi présent:* M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:*

M. John DeLora, directeur, Michigan Passenger Foundation.

*De la Commission canadienne des transports—Comité des transports par chemins de fer:*

M. J. Heads, directeur exécutif;

M. M. D. Parry, directeur adjoint, développement des systèmes du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;

M. D. I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;

M. P. Dawes, analyste principal, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;

M. D. Merritt, analyste principal (recherche), Développement des systèmes du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer;

Mr. J. A. D. McNeil, chef, Application et définition des systèmes, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Le Comité poursuit son étude du service de transport de voyageurs assuré par VIA Rail.

Le vice-président présente les témoins.

M. John DeLora fait une déclaration préliminaire, développe son mémoire et répond aux questions.

Sur motion du sénateur Bonnell

*Il est résolu*—"Que la déclaration préliminaire du mémoire de M. DeLora soit imprimée en appendice au procès-verbal de ce jour (*Appendice «27-A»*) et que le document intitulé «Annexe au projet de loi de VIA Rail Canada» soit identifié comme *pièce justificative n° 27-A* et fasse partie du procès-verbal de ce comité.

M. DeLora est remercié de son aide et se retire.

Les représentants du Comité des transports par chemins de fer, de la Commission canadienne des transports, sont appelés.

M. Heads lit une déclaration préliminaire. Il répond aux questions avec l'aide de ses collègues au sujet de cette déclaration et de questions connexes.

At 12:15 p.m. the Deputy Chairman, with the agreement of the Committee, requested Senator Riley to take the Chair.

At 12:23 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

A 12 h 15, avec l'accord du Comité, le vice-président demande au sénateur Riley de prendre le fauteuil.

À 12 h 23, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Thursday, June 3, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. to inquire into the national rail passenger service provided by VIA Rail Canada Inc.

**Senator Leopold Langlois** (*Deputy Chairman*) in the Chair.

**The Deputy Chairman:** Honourable senators, since we are hearing evidence this morning we will start now. We have with us this morning Mr. John DeLora, Director of the Michigan Passenger Foundation. Also, from the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission we have Dr. J. Heads, Executive Director, who has with him Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch, Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch, Mr. P. Dawes, Senior Analyst, Rail Services, Rail Economic Analysis Branch, Mr. D. Merritt, Senior Research Analyst, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch, and Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis Branch.

We will first hear from Mr. DeLora. Then we will hear a very short opening statement by Dr. Heads, after which he and his group will be available to answer any questions the Committee might have to put to them.

I am pleased to welcome Mr. John DeLora to this meeting. We appreciate his presence here and his participation in our deliberations.

Mr. DeLora, your statement has been circulated to all members of the Committee, who read it. Since we are pressed for time this morning, I suggest that you give us the highlights of your statement and then, if you are willing to do so, answer any questions that might be put to you.

**Mr. John DeLora, Director, Michigan Passenger Foundation:** Thank you, Mr. Chairman. It is a great pleasure to me to be here today. I have this morning circulated an errata sheet, which I hope you will incorporate as part of my statement. Because of the way the holidays fell between Canada and the United States I was under some time constraints, and as a result had to have the statement prepared without proof-reading it. In the statement I have made such adjustments to Canadian spelling as were possible. However, there are probably quite a few I have missed, and if that is the case I would ask you to excuse me. I am not illiterate but just an American, although some may say it is the same thing.

As I indicate in the main portion of my statement, VIA is in serious trouble. My proposed VIA Rail Canada act was thrown together far too quickly to be a definitive legislative statement, but I hope it offers some constructive ideas on how VIA can be made to work.

## TÉMOIGNAGES

Le jeudi 3 juin 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et Communications se réunit ce matin à 9 h. 30 pour étudier le service national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

**Le président suppléant:** Honorables Sénateurs, nous pouvons maintenant commencer avec les déclarations de nos témoins. Nous avons avec nous ce matin M. John DeLora, directeur de la *Michigan Passenger Foundation*. Nous avons aussi, du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports, M. J. Heads, directeur exécutif, M. M. D. Parry, directeur adjoint de l'analyse des systèmes comptables de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, M. D. I. Murray, chef des études spéciales des prix de revient, de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, M. P. Dawes, analyste principal des services ferroviaires de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, M. D. Merritt, analyste principal de la recherche des systèmes comptables de la Direction de l'analyse économique des chemins de fer, et M. J. A. D. McNeil, chef de la mise en œuvre et de la détermination des systèmes de la Direction de l'analyse des services ferroviaires.

Nous entendrons d'abord le témoignage de M. DeLora. Nous passerons ensuite à une très courte déclaration préliminaire de M. Heads, après quoi lui-même et son groupe répondront à toutes les questions que les membres du Comité voudront bien leur poser.

J'ai maintenant le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. John DeLora. Nous apprécions à leur juste valeur sa présence ici et sa participation à nos délibérations.

Monsieur DeLora, nous avons distribué votre déclaration à tous les membres du Comité qui l'ont déjà lue. Je vous suggère de nous faire part des principaux points de votre déclaration puis, si vous le voulez bien, de répondre aux questions qui vous seront posées.

**M. John DeLora, directeur, Michigan Passenger Foundation:** Merci, monsieur le président. J'éprouve un grand plaisir à être ici ce matin. J'ai déjà fait distribuer une feuille de corrections et j'espère que vous la joindrez à ma déclaration. A cause des congés différents au Canada et aux États-Unis, je n'ai pas eu autant de temps que je l'aurais voulu et ma déclaration a donc été publiée sans avoir fait l'objet d'une relecture. J'ai quand même tenté d'adopter l'orthographe canadienne lorsque la chose était possible. J'ai probablement quand même laissé passer quelques fautes et si tel est le cas, je vous demanderais de bien vouloir m'excuser. Je ne suis pas un analphabète, je suis un Américain, même si pour certains, c'est la même chose.

Comme je l'ai écrit dans mon exposé, VIA a des problèmes graves. Ma proposition de loi sur VIA Rail Canada a été préparée beaucoup trop rapidement pour être un projet de loi arrêté, mais j'espère qu'il vous suggérera certaines idées constructives pour faire fonctionner VIA.



**[Text]**

It is apparent to me that VIA's costs can be reduced even if services are expanded, and that this can be done without any real cost to the railways. You are at a point now where the need for a VIA Rail Canada act is self-evident. I should just like to emphasize that my proposal leaves in those ideas that have worked for Amtrak, and modifies or eliminates sections that have caused problems to Amtrak.

Unfortunately, in an effort of this sort most of one's time is spent in gathering and analyzing data, and I did not have time to get into some of the areas that need more attention, such as a recommended basis system, an internal accounting system for VIA, the concept of profit centres and so on, although I have provisions for them in the proposed act.

Also buried within my proposal is an idea which has enabled Amtrak to lower substantially its losses on food and beverages services by giving it the option to contract out these services. VIA can provide Canada with modern, fast and efficient train services without becoming a drain on either the public purse or the railways. It can only do so, however, with the leadership and guidance of Parliament, and that is going to require a VIA Rail Canada act.

Assuming that honourable senators have read my statement, or at least the first five pages of it, which contain an overview of my proposal for a VIA Rail Canada act, I would be happy to spend most of the time answering questions.

**Senator Riley:** Would you give us some detail on what the Michigan Passenger Foundation is and how it originated?

**Mr. DeLora:** The Michigan Passenger Foundation operated, from 1977 until the end of February this year, under a contract with the Michigan Department of Transportation to monitor and analyze passenger train services in Michigan. We did this by having full-time employees actually working on board the trains, reporting any problems with equipment that would directly affect the passengers, taking passenger complaints, suggestions and so on, doing marketing surveys for the department, and on the basis of those reports making recommendations for service changes to the state transportation department.

Our budget for this year, had our contract continued, would have been \$260,000. The reason for the cancellation of our contract was that Michigan is in an extremely severe recession right now, state tax revenues have declined considerably and our program was judged to be expendable, although it does appear that we will get our funding back at the start of the new fiscal year in the fall.

**Senator Riley:** Who funds the foundation now?

**Mr. DeLora:** I am paying it out of my own pocket. I have had to lay off all the employees, but I am paying the office expenses and telephone expenses out of my own pocket.

**[Traduction]**

Il me semble évident que les coûts de VIA peuvent être réduits si on étend ses services, et ceci peut être accompli sans qu'il en coûte vraiment quoi que ce soit aux chemins de fer. Vous en êtes maintenant au point où le besoin d'une loi sur VIA Rail Canada est évident. J'aimerais insister sur le fait que ma proposition conserve les concepts qui ont connu du succès chez *Amtrak* et modifie ou élimine les éléments qui ont entraîné des problèmes chez *Amtrak*.

Malheureusement, un travail de ce genre exige de son auteur qu'il consacre la plus grande partie de son temps à recueillir et à analyser des données, et je n'ai pas eu le temps d'étudier à fond les domaines qui auraient mérité une plus grande attention, par exemple un système de base, un système de comptabilité interne pour VIA, la concept des centres de profits, etc, même si la loi que je propose comprend certaines dispositions sur ces sujets.

Mon projet comprend aussi une idée qui a permis à *Amtrak* de diminuer considérablement ses pertes au chapitre des services d'alimentation en lui permettant de choisir de confier ces services par voie de contrat. VIA peut offrir au Canada un service ferroviaire moderne, rapide et efficace sans être un fardeau financier pour le public ou pour les sociétés ferroviaires. Cela ne peut cependant se faire que sous la direction du Parlement, et ce but ne peut être atteint qu'au moyen d'une loi sur VIA Rail Canada.

Tenant pour acquis que les honorables Sénateurs ont déjà lu mon exposé, du moins les cinq premières pages, qui donnent un aperçu général de ma proposition d'une loi sur VIA Rail Canada, je serai heureux de consacrer la plus grande partie de mon témoignage à répondre à des questions.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous nous expliquer brièvement ce qu'est la *Michigan Passenger Foundation* et comment elle a été mise sur pied?

**M. DeLora:** De 1977 jusqu'à la fin de février de cette année, la *Michigan Passenger Foundation* avait pour rôle, en vertu d'un contrat avec le ministère des Transports du Michigan de surveiller et d'analyser les services de transport de voyageurs par trains dans l'État du Michigan. Nous avons rempli notre mission en envoyant des employés à plein temps à bord des trains, pour faire rapport de tous les problèmes d'équipement affectant directement les passagers, pour écouter les plaintes, suggestions et autres des passagers, pour faire les enquêtes de marché à l'intention du Ministère et, à partir de ces rapports, pour faire des recommandations de changements du service au ministère des Transports de l'État.

Si notre contrat avait été reconduit, notre budget aurait été cette année de \$260,000. La raison de la non-reconduction du contrat est que l'État du Michigan connaît actuellement une récession très grave, que les revenus fiscaux de l'État ont diminué considérablement et que l'on a jugé que notre programme n'était pas absolument indispensable, même s'il semble assuré que nous pourrions de nouveau fonctionner au début de la nouvelle année financière, à l'automne.

**Le sénateur Riley:** Qui finance actuellement la fondation?

**M. DeLora:** Je la finance moi-même. J'ai dû mettre à pied tous les employés, mais c'est moi-même qui paie les dépenses de bureau et de téléphone.

[Text]

**Senator Riley:** What about the ownership of the railway stations under your proposed act?

**Mr. DeLora:** The issue of ownership is something that is probably going to have to be decided on a case by case basis. I have put in the proposed act a provision that would enable VIA to rent, at a reasonable rate, the portions of stations they would actually be using for passenger service. Some stations are major railway centres in themselves, with major freight offices and so on, and I do not think it would be appropriate for VIA to take over ownership of a building that was devoted, say, 75 per cent to freight service. However, I do believe there should be a provision whereby VIA can rent space at a reasonable cost without having to pay an allocated portion of CN's and CP's costs, right down to the president's toothpicks.

**Senator Riley:** What about the smaller stations that are occupied entirely by VIA?

**Mr. DeLora:** In that case I would recommend that VIA take over ownership.

**Senator Riley:** What about the employees?

**Mr. DeLora:** I recommend that employees who are directly involved with passenger service should be taken over entirely by VIA. This has been done with Amtrak, with tremendous improvements in management control, better service and better quality control of the service. Amtrak started out by contracting its services out to the railways and got very lackluster service for its money; it did not really have good effective management control over either the quality of the work being done or the employees. Since it has taken over the employees on its own, employee morale has improved, because the employees know that their future is with Amtrak and not necessarily with the railway. I think it is extremely important for VIA to have control over its own employees.

I would recommend that VIA go a little farther than Amtrak has done and take over the operating crews as well as the onboard people, the ticket agents, reservation agents and so on. I believe that VIA should have its own shops to maintain its cars. Amtrak has done this. They have just completed a major maintenance facility in Chicago, and in consequence productivity has been enhanced immeasurably over what they were getting by contracting maintenance work out to the private railways.

**Senator Riley:** What about the meal service? Should it perhaps be contracted out? Would you say the same type of meals should be served as are served in passenger aircraft?

**Mr. DeLora:** My proposal is that VIA would simply have an option to do this. Amtrak, by having this option, was able to get considerable work rule concessions from the dining-car employees. These employees are very expensive, and Amtrak was losing somewhere around \$60 million or \$70 million a year on food and beverage services. VIA's system is not quite as extensive and they do not operate as many full service diners as Amtrak did, but I would suspect that the proportionate losses would be fairly similar. Amtrak has been able to raise its recovery of cost on food and beverage services from somewhere

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Qui possédera les gares de chemins de fer en vertu de la loi que vous proposez?

**M. DeLora:** Le problème de la propriété devra probablement être décidé dans chaque cas. J'ai inséré dans mon projet une disposition permettant à VIA de louer, à un tarif raisonnable, l'espace dans les gares qui servirait vraiment au service des voyageurs. Certaines gares constituent de grands centres ferroviaires possédant de vastes bureaux consacrés au transport du fret, etc, et je ne pense pas qu'il serait bon que VIA s'accapare de la propriété d'un immeuble consacré, par exemple, à 75 p. 100, au service du transport des marchandises. Cependant, je pense qu'il devrait y avoir une disposition prévoyant que VIA peut louer de l'espace à un coût raisonnable sans devoir payer une portion définie des coûts du CN ou du CP allant même jusqu'aux cure-dents du président.

**Le sénateur Riley:** Que proposez-vous pour les plus petites gares que VIA occupe entièrement?

**M. DeLora:** Dans ces cas, je recommanderais qu'il y ait la prise en charge par VIA.

**Le sénateur Riley:** Et les employés?

**M. DeLora:** Je recommande que VIA embauche purement et simplement les employés qui sont directement au service des voyageurs. C'est ce qu'a fait Amtrak et ce geste a amélioré considérablement le contrôle de la gestion, le service et le contrôle de la qualité du service. Amtrak avait d'abord loué les services de ces gens des compagnies de chemins de fer, mais le service n'était pas brillant du tout; la société ne possédait pas de contrôle efficace sur la qualité du travail effectué ou sur les employés. Depuis qu'il a pris ces employés à son service, le moral des employés s'est amélioré parce qu'ils savent que c'est chez Amtrak que se trouve leur avenir et pas nécessairement avec les sociétés de chemins de fer. Je pense qu'il est important que VIA détienne le contrôle de ses propres employés.

Je recommanderais que VIA franchisse une étape de plus qu'Amtrak et qu'il prenne à son service les équipes d'exploitation de même que le personnel roulant, les agents de billets, les agents de réservation, etc. Je pense que VIA devrait posséder ses propres ateliers pour l'entretien des wagons. C'est ce qu'a fait Amtrak. Elle vient de construire de grandes installations d'entretien à Chicago et la productivité en a été considérablement améliorée comparativement à ce qui se passait lorsque le travail d'entretien était confié aux chemins de fer privés.

**Le sénateur Riley:** Parlez-nous du service de restauration? Devrait-il être confié à des entrepreneurs de l'extérieur? Pensez-vous que l'on devrait servir le même genre de repas que dans les avions qui transportent des passagers?

**M. DeLora:** Je propose que l'on laisse la choix à VIA. Grâce à ce choix, Amtrak a réussi à obtenir de la part des employés de wagons-restaurants des concessions importantes quant aux conditions de travail. Ces employés coûtent très cher et Amtrak subissait des pertes évaluées à 60 ou 70 millions de dollars par année dans ses services d'alimentation. Le régime en vigueur chez VIA n'est pas aussi élaboré et il n'offre pas autant de repas complets qu'Amtrak le faisait, mais j'imagine que, proportionnellement, les pertes doivent être semblables. Amtrak a réussi à améliorer le rendement par rapport aux



## [Text]

in the neighbourhood of a high 20-per-cent range up to over 50 per cent this year, and it is still going up. Under congressional mandate they are required to recover 100 per cent of the cost of the food and beverage service by the end of next year. Because of the change in the service they have been able to effect with this proposal, it appears that if they do not meet this requirement they will come very close to it, and they will probably get an extension if they cannot actually meet that goal.

Amtrak has not done this in exactly the way I intended when I made that recommendation to Congress a year and a half ago. What I had intended was that Amtrak would simply lease out the car to a private concessionaire and set service standards. It might be that for a long-distance train the concessionaire would provide sit-down dining service, with table-cloths, flowers, flatware and china, and offer full three-course entrée dinners with beverage service. However, they could set very specific service standards, and the advantage would be that Amtrak would not be making a profit on these services, but they would be avoiding the losses. I think that is the initial target that has to be aimed at, namely, how to avoid the losses on some of these things.

Incidentally, I originally got the idea from a Canadian railway. The Algoma Central, which operates north out of Sault Ste Marie, has a concessionaire in Sault Ste Marie who leases the dining-car from the railway. The railway is very happy with this arrangement, because they can provide full meal service to their customers but they do not have to absorb the losses normally associated with these services. As a result, passengers get a good meal service, the railway does not lose any money and the concessionaire makes a profit, so basically everybody is a winner.

I really believe that passenger train service offers major prospects for improving and increasing the services without being a drain on the public treasury, and I think this is one approach that should be very seriously considered for VIA.

**Senator Riley:** Amtrak does have full dining service on some trains, do they not?

**Mr. DeLora:** Yes, on the long-distance trains. They have modified it considerably. Instead of the traditional dining service that you would be accustomed to in this country, they initially went to a small airline style meal tray; the food would be cooked in convection ovens and served on small plastic trays. The passenger response to that was very poor. They were a little disappointed to find that kind of passenger response, because they had tested the food itself and found it was equal to or better than anything being served on any airline. They found that the passenger resistance to this was mainly because of the way in which the food was being served. They have now gone to a modified dining service, in which the food is served on plastic as opposed to china plates. Simply by presenting the traditional dining-car ambience but still serving the low cost pre-portioned foods, they are still realizing cost savings and still getting across the same basic atmosphere. They found that

## [Traduction]

*coûts de ses services d'alimentation d'environ 20 p. 100 au maximum à plus de 50 p. 100 cette année, et la situation va s'améliorant. Le mandat qui lui est confié par le Congrès exige que le rendement atteigne 100 p. 100 des coûts à la fin de l'année prochaine. À cause des changements apportée en ce sens, il semblerait que si Amtrak ne réussit pas à satisfaire à cette exigence, elle en sera bien près et on lui accordera probablement un délai pour le faire.*

*Amtrak n'y est pas parvenue exactement de la façon dont je l'avais prévu lorsque j'ai fait cette recommandation au Congrès il y a un an et demi. Je prévoyais simplement qu'Amtrak louerait le wagon à un entrepreneur en lui imposant des normes de service. Ces normes auraient pu prévoir que, pour un voyage sur une longue distance, le concessionnaire devrait offrir un service de repas complets avec des nappes, des fleurs, l'argenterie et la porcelaine, de même qu'un repas complet à trois services, y compris les boissons. Cependant, ils pouvaient imposer des normes très précises de service et l'avantage serait qu'Amtrak ne ferait pas de profits mais qu'elle éviterait les pertes. Je pense que c'est là le premier but à viser, c'est-à-dire d'éviter les pertes dans certains secteurs.*

*Je peux vous dire entre parenthèses que l'idée originale m'a été inspirée par un chemin de fer canadien. La société Algoma Central, qui dessert le Nord de Sault Ste-Marie, loue un wagon à un concessionnaire de Sault Ste-Marie. La société est très satisfaite de cet accord, parce qu'elle peut offrir à sa clientèle un service de repas complets sans avoir à subir les pertes qui accompagnent normalement ce service. Ce qui arrive finalement est que les passagers disposent d'un bon service de repas, que le chemin de fer ne perd pas d'argent, alors que le concessionnaire fait son profit, donc tout le monde y gagne.*

*Je crois vraiment que le service voyageurs ferroviaire offre des possibilités importantes d'amélioration et d'expansion des services sans qu'il s'ensuive nécessairement de perte pour le trésor public et je pense que l'approche que je suggère devrait être étudiée très sérieusement pour VIA.*

**Le sénateur Riley:** *Amtrak sert des repas complets dans certains de ses trains, n'est-ce pas?*

**M. DeLora:** *Oui, sur les trains interurbains. Mais la formule a été changée considérablement. Plutôt que de servir le repas traditionnel que vous connaissiez ici au Canada, Amtrak a d'abord offert des repas servis sur plateau comme les petites compagnies aériennes. La nourriture était cuite dans des fours à convection et servie sur des petits plateaux en plastique. Les passagers n'ont pas aimé ce service. Les responsables ont été quelque peu déçus de la réaction des passagers parce que, après avoir goûté eux-mêmes à la nourriture, ils l'avaient trouvée d'une qualité égale ou même supérieure à tout ce qui était servi sur les avions. Ils ont cependant découvert que la réticence des passagers venait principalement de la façon dont la nourriture était servie. Ils s'y prennent maintenant différemment, la nourriture est servie dans des assiettes de plastique plutôt que de porcelaine. On a conservé l'ambiance du wagon-restaurant traditionnel tout en y servant des repas économi-*



[Text]

the passengers were looking forward to the traditional dining-car atmosphere on long-distance trains.

**Senator Riley:** How many employees would Amtrak use in their full dining-car service compared with VIA?

**Mr. DeLora:** I believe Amtrak used to have a crew of eight in the dining-car. I am not sure what VIA has. On Amtrak that has gone down to a three- or, at most four-man crew in diners.

**Senator Riley:** That includes the waiters?

**Mr. DeLora:** yes, one cook and two or three waiters. They are able to do this simply because the food is, as I said, pre-portioned and all set to go; all they do is put it in either a microwave or convection oven. Most of them are now equipped with convection ovens. They can serve the food very quickly.

**Senator Riley:** Is dish-washing eliminated?

**Mr. DeLora:** They have ordinary dish-washers on board the trains. Initially they were experimenting with disposable plates, and they are now going to plastic plates. The real problem with using china was the breakage. They are now experimenting with plastic dishes that can be run through the dishwasher, so they do not have to worry about the breakage problem.

I might add one other thing to that. One of the problems they ran into with all disposable plates, aside from the passenger resistance, was that by making everything in the dining-car of a disposable nature they were up to the necks in trash in the galley area of the train, which turned out to be a problem they had not really anticipated.

**Senator Riley:** How would they dispose of their garbage?

**Mr. DeLora:** They have trash-bins and receptacles in the galleys. However, the dining-cars had been designed to use traditional china and silver flatware; they were not designed to have throw-away knives and forks and paper plates and cups to be disposed of on the train, so they wound up with much more trash than the car was originally designed for. By going to plastic which can be put through a dishwasher it appears they have solved their problem.

**Senator Riley:** Would they dispose of the garbage at given points on the way?

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Riley:** Who would handle that?

**Mr. DeLora:** Their own station servicing employees at servicing points.

**Senator Riley:** You say that the menu is now restricted?

[Traduction]

ques préparés à l'avance et c'est ainsi que l'on réalise des économies sur les coûts tout en offrant la même atmosphère que jadis. On a réalisé que les passagers recherchaient l'atmosphère du wagon-restaurant traditionnel sur les trains interurbains.

**Le sénateur Riley:** Combien d'employés d'Amtrak travaillent dans le wagon-restaurant où est offert le service complet et comment cela se compare-t-il avec la situation chez VIA?

**M. DeLora:** Je pense que l'équipage d'Amtrak était auparavant de huit personnes dans le wagon-restaurant. Je ne suis pas certain du nombre chez VIA. Maintenant, Amtrak emploie des équipes de trois personnes ou au maximum quatre dans ses wagons-restaurants.

**Le sénateur Riley:** Cela comprend-il les garçons de table?

**M. DeLora:** Oui, il s'agit d'un chef et de deux ou trois garçons de table. Cette coupure est possible parce que la nourriture est, je l'ai déjà dit, préparée à l'avance, divisée et prête à servir. La seule opération qu'ils ont à faire est de la placer dans un four à micro-ondes ou à convection. La plupart des wagons sont maintenant munis de fours à convection. Le service peut être fait très rapidement.

**Le sénateur Riley:** Le lavage de vaisselle a-t-il été éliminé?

**M. DeLora:** Ils disposent de lave-vaisselle ordinaires à bord des trains. Au début, on a tenté l'expérience d'assiettes jetables et on utilise maintenant des assiettes de plastique. Le plus gros problème avec les services en porcelaine était qu'il s'en brisait beaucoup. On tente maintenant des expériences avec des services en plastique qui peuvent être lavés au lave-vaisselle de façon à éliminer le problème des bris.

Autre chose, un problème se posait lorsqu'on utilisait des assiettes jetables, en plus de la réticence des passagers: si tout était jetable, la cuisine était encombrée de rebuts, ce qui s'est avéré un problème imprévu.

**Le sénateur Riley:** Comment se débarrassaient-ils de ces rebuts?

**M. DeLora:** On dispose de poubelles dans les cuisines. Cependant, les wagons-restaurants ont été conçus pour l'utilisation de porcelaine traditionnelle et d'argenterie; ils n'ont pas été conçus pour qu'on jette des couteaux, des fourchettes, des assiettes et des tasses de carton; il en est donc résulté une quantité beaucoup plus grande de rebuts que ce qui avait été prévu à l'origine. Grâce aux assiettes de plastique qui peuvent être lavées, il semble que le problème soit réglé.

**Le sénateur Riley:** Se débarrassent-ils de leurs rebuts à certains endroits en route?

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Qui s'occupe de ces tâches?

**M. DeLora:** Les employés de la société à des endroits prévus.

**Le sénateur Riley:** Vous dites que le menu est maintenant plus limité?

[Text]

**Mr. DeLora:** Yes. It does not offer as many entrées as it used to.

**Senator Riley:** If I am not mistaken, I think the same thing has occurred with VIA, who are now offering only two choices in their dining-car service.

**Senator Bonnell:** Take it or leave it.

**Senator Riley:** Not like the Parliamentary Restaurant. Do you know anything about that?

**Mr. DeLora:** I really cannot comment on VIA; I am not that familiar with it. My real purpose here was to help you to avoid some of the mistakes that have been made by Amtrak. VIA is in the same position Amtrak was several years ago. We have painfully learned some lessons, and I think it would be helpful if you could see some of the mistakes we made.

**Senator Riley:** Have you read the staff report on the comparison of Amtrak and VIA costing approaches?

**Mr. DeLora:** No, I have not. Mr. Innes supplied me with copies of the proceedings, and, as best I can make out from the testimony, the railways are claiming they are just getting covered for their true costs. The CTC only assesses the method of computing those costs, not their reasonableness. VIA claims it is being taken to the cleaners. My personal feeling based on what I have read is that VIA is probably closer to the mark than anybody else. There is apparently quite a bit of allocation of overhead costs in those figures.

My proposal is that the railways would only be allowed to charge VIA for actual out-of-pocket costs with no allocation of overhead expenses. As I mention in my statement, CP, to use an example, might claim that a particular person's job was 10 per cent passenger related, and therefore VIA should pay CP for 10 per cent of that person's salary and benefits. I think it is extremely unlikely that CP would reduce a person's salary and benefits by 10 per cent if the VIA train were discontinued.

I think the real test should be: Are the railways incurring any out-of-pocket costs by providing VIA service? Is VIA actually taking money from them? If it is not, I do not think they really have a complaint. I think what is happening is that railways are being subsidized through the back door, through VIA services, so they are getting part of the management costs underwritten by VIA. When you really stop to think about it, VIA is paying twice for management services.

**Senator Riley:** In other words, you consider the subsidy to VIA which has been eliminated by Transport Canada is being picked up and passed on to the railways through the charges to VIA?

**Mr. DeLora:** Yes, just because of the way the costs are allocated. I also mention in my statement the way some of these costs are allocated. I am not familiar at all with how the railways are allocating these costs, but based on past history in the U.S.—and I know Canadian railways were trying to get out of the long-distance trains for a long time too—it was in

[Traduction]

**M. DeLora:** Oui. Il n'offre pas autant de services qu'auparavant.

**Le sénateur Riley:** A moins que je ne me trompe, je pense que VIA a fait la même chose; on y offre maintenant seulement deux choix dans le wagon-restaurant.

**Le sénateur Bonnell:** C'est à prendre ou à laisser.

**Le sénateur Riley:** Ce n'est pas comme au restaurant parlementaire. Est-ce que vous savez de quoi je parle?

**M. DeLora:** Je ne peux pas vraiment parler de ce qui se passe dans les trains de VIA; je ne suis pas assez au courant. Tout ce que je vise c'est de vous aider à éviter certaines des erreurs commises par Amtrak. VIA se trouve dans la même position où se trouvait Amtrak il y a plusieurs années. Certaines leçons ont été difficiles à assimiler et je pense qu'il pourrait vous être utile aujourd'hui de réaliser certaines de nos erreurs.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous pu consulter le rapport interne comparant les méthodes utilisées chez Amtrak et chez VIA pour calculer les prix de revient?

**M. DeLora:** Non, je ne l'ai pas vu. M. Innes m'a donné des copies des délibérations et, d'après ce que j'ai pu tirer des témoignages, les chemins de fer prétendent qu'ils ne font que récupérer leurs coûts réels. La C.C.T. ne fait que vérifier la méthode de calcul de ces prix de revient, elle ne vérifie pas s'ils sont raisonnables. VIA prétend qu'elle se fait laver. Je pense personnellement, d'après ce que j'ai lu, que VIA est probablement la société qui se rapproche le plus du but. Les frais fixes semblent constituer une part importante de ces chiffres.

Je suggère que l'on ne permette aux sociétés de chemins de fer de facturer à VIA que les coûts réels engagés sans y inclure de frais fixes. Comme je l'ai écrit dans mon exposé, CP pourrait par exemple prétendre qu'un employé quelconque consacre 10 p. 100 de son temps au service des voyageurs; VIA devrait alors payer au CP 10 p. 100 du salaire et des avantages sociaux de cette personne. Je pense qu'il est très improbable que CP réduirait de 10 p. 100 le salaire et les avantages sociaux d'une personne si les trains de VIA cessaient de rouler.

Je pense que la question importante à poser serait celle-ci: les chemins de fer doivent-ils faire des dépenses additionnelles en fournissant un service à VIA? Est-ce que VIA leur coûte vraiment quelque chose? Si tel n'est pas le cas, je ne pense pas qu'ils devraient se plaindre. Je pense que les chemins de fer reçoivent des subventions détournées, par l'intermédiaire de VIA, ce qui leur permet de faire amortir certains de leurs frais de gestion par VIA. Quand on y pense bien, VIA paie deux fois pour ces services de gestion.

**Le sénateur Riley:** En d'autres termes, vous êtes d'avis que la subvention qui a été coupée à VIA par Transport Canada est maintenant récupérée par les chemins de fer grâce aux frais qu'ils imputent à VIA?

**M. DeLora:** Oui, simplement à cause de la façon dont on répartit les coûts. Je parle aussi dans mon exposé de la façon d'imputer ces coûts. Je ne connais pas du tout la façon qu'utilisent les chemins de fer pour imputer ces coûts, mais à partir de l'expérience américaine, et je sais que les chemins de fer canadiens tentent depuis longtemps de se débarrasser des



[Text]

the railways' interests to show that these trains were losing as much money as possible, because the higher they could make their paper losses, obviously the more money they could get back from the government.

I believe Canadian railways have done the same thing as the American railways have done, and that is that they have lumped as many costs as possible based on car miles. This is a very subtle way of doing it. It sounds reasonable at first, but when you look into how it operates it really inflates the losses on the long-distance trains. One example that I know of on Amtrak, which I gave in my statement, is that Amtrak allocates their car cleaning costs on the basis of car miles; but the cars are not cleaned on the basis of going so many miles, they are cleaned once, at the end of the trip at the terminal point.

**Senator Riley:** Sometimes.

**Mr. DeLora:** In theory all the time. Instead of allocating their car cleaning costs by the number of man-hours required to clean the equipment actually used on the trip, they allocate those costs by car miles. If a car travels 2,000 miles on a run, obviously the car cleaning costs will be wildly disproportionate to those of a short-distance train that travels 150 miles and incurs the same actual costs for cleaning. I suspect that this type of allocation just runs rampant all through the railway charges to VIA. I know it does even today within Amtrak.

**Senator Riley:** Would you say that the allocations of costs on the Canadian system is out of control?

**Mr. DeLora:** I would hate to say that.

**Senator Riley:** I do not mean to start any confrontation between you and Canadian railroads, but I just wanted to get your opinion on that.

**Mr. DeLora:** I would simply have to say that the government is paying more for the services being rendered by the railways to VIA than it needs to.

**Senator Riley:** Than it should?

**Mr. DeLora:** Yes. I think a reasonable test would be: Are the railways actually losing money by providing any of these services? They should be compensated for out-of-pocket costs, but I think that is all they are entitled to.

**Senator Bonnell:** Could you explain to us the bonus system for on-time trains and so on and how that works?

**Mr. DeLora:** With Amtrak?

**Senator Bonnell:** With Amtrak, and how it could work better with VIA.

**Mr. DeLora:** Amtrak got into a very bad situation with bonus payments, because several years ago their time-keeping was so horrendously bad that they were happy to achieve a 60 per cent on-time rate. They had trains that were running so late that you not only did not know what hour you were going to arrive but you literally did not know what day you were going to arrive. Amtrak negotiated a series of contracts for on-time bonuses in desperation, just to achieve any type of

[Traduction]

trains interurbains, il était de l'intérêt des chemins de fer de démontrer que ces trains perdaient autant d'argent que possible, parce que plus grandes étaient leurs pertes sur papier, plus ils pourraient retirer du Gouvernement.

Je pense que les chemins de fer canadiens ont fait comme les américains, c'est-à-dire qu'ils ont accumulé le plus de frais possible par mille roulé. C'est très habile. Cela semble raisonnable au départ, mais en examinant le fonctionnement de ce calcul, on s'aperçoit qu'il gonfle de beaucoup les pertes des trains interurbains. Voici un exemple dont j'ai eu connaissance chez Amtrak et dont j'ai fait part dans mon exposé; Amtrak calcule les frais de nettoyage des wagons sur une base de milles parcourus; mais les wagons ne sont pas nettoyés après tant de milles, ils sont nettoyés seulement une fois, à la fin du voyage.

**Le sénateur Riley:** Parfois.

**M. DeLora:** En théorie toujours. Au lieu de calculer les frais de nettoyage à partir du nombre d'heures-personnes nécessaires pour nettoyer les wagons utilisés, on calcule les coûts par milles parcourus. Si un wagon se déplace sur deux mille milles, il est bien évident que les coûts de nettoyage seront nettement disproportionnés à comparer à ceux du train qui s'est déplacé sur 150 milles seulement, et dont le nettoyage coûte exactement la même chose. J'ai l'impression que ces manœuvres sont utilisées couramment par VIA. Je sais que c'est le cas même aujourd'hui chez Amtrak.

**Le sénateur Riley:** Diriez-vous que la répartition des coûts dans le système canadien est hors de contrôle?

**M. DeLora:** Je n'aimerais pas dire une chose pareille.

**Le sénateur Riley:** Je n'ai pas l'intention de soulever de guerre entre vous et les chemins de fer canadiens, je voulais simplement connaître votre opinion sur le sujet.

**M. DeLora:** Je dirais simplement que le Gouvernement paie aux chemins de fer plus que ne valent les services rendus à VIA.

**Le sénateur Riley:** Plus qu'ils ne valent?

**Le sénateur DeLora:** Oui. Je pense qu'une bonne question à poser serait celle-ci: les chemins de fer perdent-ils de l'argent en assurant ces services? Ils devraient recevoir compensation pour ce qu'il leur en coûte, mais pas plus.

**Le sénateur Bonnell:** Pourriez-vous nous expliquer le système de prime pour les trains qui arrivent à l'heure et comment cela fonctionne?

**M. DeLora:** Chez Amtrak?

**Le sénateur Bonnell:** Chez Amtrak et comment le système pourrait fonctionner mieux chez VIA?

**M. DeLora:** Amtrak s'est retrouvé très mal pris avec ce système de paiement de prime parce qu'il y a plusieurs années leurs horaires étaient tellement mauvais qu'ils se satisfaisaient de les respecter dans 60 p. 100 des cas. Certains de leurs trains étaient tellement en retard que vous ignoriez, non pas à quelle heure vous alliez arriver, mais bien quel jour vous alliez arriver. Amtrak a alors négocié une série de contrats prévoyant des primes du désespoir pour les trains qui respecteraient leur



## [Text]

on-time performance at all. With some of their on-time performance contracts with individual railroads, the railroads could start picking up bonuses at a rate as low as 60 per cent on-time. That has been improved somewhat since Amtrak has taken a couple of railroads to court for unnecessarily delaying trains. However, the longer view problem that Amtrak has found is (a) they are paying a lot of money for on-time bonuses, and (b) they are finding it extremely difficult to be able to make any service improvements on these routes.

One example I can think of is in Michigan. They operate a train from Chicago to Port Huron, which is a Michigan train. Amtrak in the State of Michigan put a lot of money into track work to make faster schedules possible. The Grand Trunk is a very well managed railway company and they do an excellent job of running their trains on time and they collect their on-time bonuses. They have flatly refused to increase the schedule, even though the tracks have been improved, because obviously it will make it a little more difficult for them to collect their on-time bonuses. This is something Amtrak has run into repeatedly across the country, that the railroads will not agree to any schedule improvements.

My proposal here is that the railways would receive an on-time bonus if their on-time performance were 90 per cent or better. I do not think that is an unrealistic level. Grand Trunk in Michigan, which is on a very high density railroad, can consistently provide 95 per cent or 98 per cent on-time performance to Amtrak, and a lot of other railroads do too, even on some of the long-distance routes. What I propose is a 5 per cent bonus on their monthly bill for each route on which they have a 90 per cent on-time performance. To facilitate speeding up schedules, I propose an additional 5 per cent if the schedule is faster than or equal to any schedule that was in effect prior to the creation of VIA.

If you refer to some of the official guides, you will find that in the late 1940s and 1950s the railroads ran some very sharp trains, they made some very fast schedules. If we could operate our Chicago-Detroit train, for instance, at the fastest speed it had been operated at prior to Amtrak we could cut an hour and a half off the existing run time between Detroit and Chicago. I think this would give the railroad some incentive towards agreeing to increased schedules.

Another thing I have included is an additional bonus for performance by VIA. Most of the incentives for the railroads right now are negative. Their real incentive is by how much they can pad the bills. The on-time bonus compensates for that somewhat, but there needs to be more of an incentive for the railways to agree to equipment, service and routing changes.

What I propose is that the railroads be entitled to a bonus based on the increase in passenger miles over the year prior. To show how this would work let me use an example. If on the

## [Traduction]

horaire simplement pour réussir à être à peu près à temps. Dans certains de ces contrats avec certaines sociétés de chemins de fer, la société pouvait toucher la prime lorsqu'elle respectait son horaire 60 p. 100 du temps. La situation s'est quelque peu améliorée depuis qu'Amtrak a amené quelques chemins de fer devant les tribunaux à cause de délais qui n'étaient pas nécessaires. A plus long terme, cependant, Amtrak a identifié les problèmes suivants: (a) cette société consacre beaucoup d'argent à ces primes pour avoir respecté l'horaire et (b) il s'avère très difficile d'améliorer le service sur ces routes.

Je pense par exemple à ce qui se passe au Michigan. Il y a un train qui se rend de Chicago à Port Huron, c'est un train du Michigan. Dans cet État, Amtrak a dépensé beaucoup d'argent à la rénovation des voies afin d'améliorer la vitesse de ses trans. La société de chemins de fer Grand Trunk est très bien dirigée et respecte ses horaires, ce qui fait qu'elle touche les primes qui y sont rattachées. Elle a simplement refusé d'établir un horaire plus serré, même si les voies ont été améliorées parce qu'il est évident, qu'avec un tel horaire il leur aurait été plus difficile de toucher la prime. C'est une situation qui se retrouve un peu partout au pays, les chemins de fer refusent d'améliorer leurs horaires.

Je propose que les chemins de fer canadiens reçoivent une prime pour respect d'horaire lorsqu'ils réussissent à respecter leurs horaires à 90 p. 100 ou mieux. Je ne pense pas que ce pourcentage manque de réalisme. Le chemin de fer Grand Trunk au Michigan, un chemin de fer très occupé, respecte ses horaires dans 95 à 98 p. 100 du temps, et plusieurs autres chemins de fer le font aussi, même sur les circuits interurbains. Ma suggestion est de leur donner une prime de 5 p. 100 de leur facture mensuelle pour chaque circuit où ils ont respecté leur horaire à 90 p. 100. Afin d'encourager une plus grande vitesse encore, je suggérerais une prime additionnelle de 5 p. 100 si l'horaire est plus serré ou aussi serré que l'horaire qui avait cours avant la création de VIA.

Consultez certains guides officiels, et vous constaterez qu'à la fin des années 1940 et au cours des années 50, les chemins de fer disposaient alors de trains très exacts qui respectaient des horaires très serrés. Par exemple, si on pouvait mettre en service un train entre Chicago et Detroit qui roulerait à la vitesse la plus rapide qui était atteinte avant la création d'Amtrak, nous pourrions enlever une heure et demie du temps qu'il faut actuellement pour parcourir la distance entre Detroit et Chicago. Je pense que cela encouragerait les chemins de fer à accepter des horaires plus serrés.

J'ai ajouté encore une autre prime de rendement. La plupart des mesures actuelles d'incitation à l'intention des chemins de fer ont une consonnance négative. Ce qui encourage vraiment les chemins de fer actuellement est ce qu'ils peuvent ajouter à leurs factures. La prime pour respect de l'horaire apporte une certaine compensation, mais les compagnies doivent être encouragées davantage à accepter des changements dans leur équipement, dans leur service et dans l'établissement des routes.

Ce que je suggère est que les chemins de fer puissent toucher une prime si l'on constate une augmentation du nombre de voyageurs-milles par rapport à l'année précédente.

## [Text]

Windsor-Toronto run VIA were to put LRC equipment on all the trains and ridership went up 120 per cent, CN would be allowed to collect a bonus of 120 per cent on its charges for that route for that month based on the increase over the same month a year prior. The advantage of this is that it gives the railroad some incentive to agree to the changes, yet it is not locking VIA into paying these bonuses forever, because the bonus is always based on the year prior, so there will always have to be an improvement over the prior years for it to pick up that type of bonus.

If you enacted something to that effect, I think the railways would be really interested in sitting down and negotiating seriously for service improvements. I do not mean simply schedule speed-ups, but experimenting with schedules, routing options and various things like that, because then they would have a stake in improved service.

**Senator Bonnell:** In Canada, apparently VIA runs a rail service from the other two railroads; they are getting all these bills; they get a thirteenth bill at the end of the year, and then a fourteenth bill. What is your experience with a fixed price contract with the railway companies?

**Mr. DeLora:** The main difference is that Amtrak, when it was initially created, was given a little more protection than VIA was. There was an Amtrak act at the inception of Amtrak. Amtrak's bills are based on an avoidable cost basis. I suspect some of those bills are padded too. However, as Amtrak has been taking over more and more of its own service functions it has gotten a much better handle on that. That is one of the reasons why I recommend that VIA take over as many of its own employees and facilities as possible. I think in the interim VIA is going to have to do that. It will take time for it to develop its own facilities. However, it is really ludicrous to try to run a railway the way it is being done now. I don't know how they can deal with a system like that.

**Senator Bonnell:** You mean the way it is done in Canada or the way it is done with Amtrak?

**Mr. DeLora:** The way it is done in Canada. I am not very thrilled with the way it is done in the States either under the avoidable cost basis.

There is one thing it is important to understand here. Avoidable cost sounds very reasonable, but avoidable cost is not really avoidable. If that sounds like a contradiction in terms, it's not. Avoidable cost is an accounting tool that assumes if you cut off a certain percentage of your operations you are also going to cut out a certain percentage of your overheads, and that is not always the case. It takes a minimum number of people to operate a passenger train service, whether you are running ten trains or a hundred trains a day. Just

## [Traduction]

Voici un exemple de la façon dont ce programme pourrait fonctionner. Si VIA équipait le corridor Windsor-Toronto de matériel LRC et que le nombre de voyageurs transportés augmentait de 120 p. 100, le CN pourrait recevoir une prime de 120 p. 100 de ses frais pour cette route et pour ce mois, en calculant l'augmentation par rapport au même mois de l'année précédente. L'avantage de cette méthode est qu'elle encourage quelque peu les chemins de fer à accepter les changements, sans instituer ces primes à jamais parce que la prime est toujours fonction du rendement par rapport à l'année précédente, de sorte que la prime ne sera payée que s'il y a eu amélioration.

Si vous mettiez en vigueur un tel programme, je pense que les chemins de fer seraient très intéressés à négocier sérieusement des améliorations aux services. Je ne parle pas simplement d'un resserrement des horaires, je parle de tenter de nouvelles expériences avec les horaires, d'options quant à la route à prendre et d'autres nouveautés du même genre, parce qu'alors les chemins de fer auraient un intérêt direct dans l'amélioration du service.

**Le sénateur Bonnell:** Il semblerait qu'au Canada, VIA exploite les services ferroviaires de deux sociétés de chemins de fer. VIA reçoit une facture mensuelle, puis une treizième à la fin de l'année, puis une quatorzième. Comment ont fonctionné les expériences où le prix était fixé par contrat pour les compagnies de chemins de fer?

**M. DeLora:** La principale différence est que la société *Amtrak* a été dès le départ mieux protégée que VIA ne l'était. Il y avait une loi sur *Amtrak* dès les débuts de cette société. La comptabilité d'*Amtrak* se fait sur une base de coûts non essentiels. Je pense que certaines factures sont quelque peu gonflées. *Amtrak* a cependant réussi à mieux contrôler cette situation à mesure qu'elle se chargeait d'assurer elle-même les services dispensés. C'est l'une des raisons pour lesquelles je recommande que VIA prenne à sa charge autant d'employés et d'installations que possible. Je pense que c'est une solution temporaire, mais nécessaire. Il faudra du temps pour construire ses propres installations. Il est ridicule de tenter d'exploiter un chemin de fer dans la situation actuelle. Je ne sais pas comment ces gens peuvent se débrouiller dans une situation pareille.

**Le sénateur Bonnell:** Vous parlez de la situation au Canada ou de celle d'*Amtrak*?

**M. DeLora:** Je parle de la situation au Canada. Je ne suis pas vraiment enchanté non plus de la façon dont les choses se passent aux États-Unis, avec la base des coûts non essentiels.

Il y a une chose qu'il est important que vous compreniez. Cette méthode des coûts non essentiels semble excellente, mais un coût non essentiel peut le devenir. Cela peut sembler contradictoire, mais ça ne l'est pas. Il s'agit d'une méthode comptable grâce à laquelle on présume qu'en abandonnant un certain pourcentage des opérations, on coupe aussi un certain pourcentage des frais fixes, mais ce n'est pas toujours le cas. Il faut un nombre minimum de personnes pour faire fonctionner un service de trains de voyageurs, que l'on exploite 10 ou 100



**[Text]**

because you discontinue a train does not mean you are going to save money out of your overhead expenses.

That became really apparent to us in 1979, when several Amtrak trains were discontinued. The avoidable losses on one train that operated between Chicago and Seattle, for example, were somewhere in the neighbourhood of \$12 million, but when the train was discontinued the net savings to Amtrak were only \$300,000. That is because in both the United States and Canada the number of trains providing revenue is very small in proportion to the overhead required to run those trains. The allusion I made in my statement was to compare a hotel with 500 rooms trying to make a profit by renting out 25 rooms. You are absorbing all those overhead costs and they don't go away by taking away trains. I am sorry to say that the major cut-back that you had in train service here this fall will not yield anywhere near the savings that the government claims it will.

**Senator Bonnell:** What is your experience with the cost per mile on the short runs and the long runs? Is it a fact that if a train goes farther it automatically means it will cost more to operate and will lose money faster?

**Mr. DeLora:** No. Even though you have more crew changes with a long-distance train, it does not take a whole lot of revenue to pay off those crew costs and fuel costs to run the train down the track. Again the real cost is involved in the overhead expenses. By extending a train a longer distance you simply open up the potential for collecting higher fares.

We first started realizing this with a state-supported train that ran from Detroit to New York City through southern Ontario. Every time we went down to the station and looked at the ridership we were just horrified; we would see 30 people on the train and say, "We've got to do something with this train to improve it." We tried advertising; we tried a whole bunch of things and nothing worked. When we got the bill back from Amtrak at the end of each month it always seemed so reasonable, it was always so low, and we couldn't quite figure it out. Then the state started analyzing what the revenues were and it suddenly started dawning on us that most of these people were going from Detroit all the way to New York City. There were not very many of them, but the revenue collected from those few passengers was far greater than the average revenues being collected on shorter distance routes, and therefore it was paying a greater percentage of the costs of that train. Even though it was carrying an average of only 30 or 35 people per trip, the revenue to cost ratio of that train was 65 per cent, whereas at that time the system-wide average for Amtrak trains was about 32 per cent. Unfortunately, because the total ridership was so small the train was eventually discontinued, even though financially it was an excellent performer.

**[Traduction]**

trains par jour. Seulement parce que vous abandonnez un train ne signifie pas que vous allez couper vos frais fixes.

Cela nous est apparu très clairement en 1979 lors de l'abandon de plusieurs trains d'*Amtrak*. Les pertes sur une ligne entre Chicago et Seattle, par exemple, se situaient aux environs de 12 millions de dollars, mais lorsque l'on a abandonné ce train, l'économie nette pour *Amtrak* fut seulement de \$300,000. La raison de cet état de choses est qu'aux États-Unis et au Canada le nombre de trains qui rapporte des revenus est minime comparativement aux frais fixes d'exploitation de ces trains. Dans mon exposé, je faisais une comparaison avec un hôtel de 500 chambres où l'on tenterait de faire des profits en louant 25 chambres. Vous devez assumer tous ces frais fixes mais ils ne disparaissent pas grâce à l'abandon de certains trains. J'ai le regret de vous dire que les diminutions importantes de service ferroviaire qui ont été annoncées à l'automne n'engendreront aucunement les économies que le Gouvernement prétend réaliser grâce à elles.

**Le sénateur Bonnell:** D'après votre expérience, combien en coûte-t-il par mille parcouru si le voyage est court et s'il est long? Est-il vrai que plus un train va loin, plus il en coûte cher de le faire fonctionner et plus vite ce train fera de pertes?

**M. DeLora:** Non. Même si le train interurbain exige plus de changements du personnel roulant, il n'en coûte pas beaucoup plus pour payer ce personnel de même que le combustible pour amener le train à destination. Encore une fois, les coûts réels viennent des frais fixes. En allongeant l'itinéraire de votre train, vous vous donnez simplement la possibilité d'augmenter vos tarifs.

Nous nous sommes rendu compte de cette situation pour la première fois en étudiant le fonctionnement d'un train financé par l'État qui reliait Detroit à New-York en passant par le Sud de l'Ontario. Chaque fois que nous nous rendions dans une gare pour compter le nombre de passagers, nous étions simplement saisis d'horreur; il y avait 30 personnes dans le train, ce qui nous amenait à nous dire: «Nous devons faire quelque chose dans ce train pour améliorer la situation.» Nous avons essayé de faire la publicité; nous avons tenté bien des choses, mais rien ne fonctionnait. Quand nous recevions le compte d'*Amtrak* à la fin de chaque mois, ce compte semblait toujours très raisonnable, très bas, et nous ne pouvions pas découvrir pourquoi. C'est alors que l'administration de l'État a commencé à analyser quels étaient les revenus et que nous avons commencé à réaliser que la plupart des gens prenaient le train de Detroit pour se rendre jusqu'à New-York. Il n'y avait pas beaucoup de ces voyageurs, mais les revenus qu'ils procuraient à la société étaient plus importants que les revenus moyens tirés des voyages plus courts, ce qui faisait que ces voyageurs payaient un plus grand pourcentage des coûts de ce train. Même si ce train ne transportait en moyenne que 30 ou 35 voyageurs à chaque fois, le rapport entre les revenus et les coûts de ce train était de 65 p. 100, alors qu'à l'époque la moyenne de l'ensemble du réseau d'*Amtrak* était d'environ 32 p. 100. Malheureusement, à cause du petit nombre total de voyageurs sur ce train, il a été abandonné même si son rendement financier était excellent.



[Text]

**Senator Bonnell:** How does Amtrak charge back to the original railway companies for passes given to those employees before Amtrak was established?

**Mr. DeLora:** Initially Amtrak simply accepted the passes. Now Amtrak honours the passes, but the railways have to pay Amtrak for those fares.

**Senator Bonnell:** The full fare, 100 per cent?

**Mr. DeLora:** Yes. I think that is a reasonable position to take, too. Since the railways are not providing the people of Canada themselves with passenger train service, whatever corporate benefits they want to give to their employees is a corporate matter, and I do not think it is something the public treasury should be providing to employees of the railway companies.

**Senator Bonnell:** How do the railway companies in the States charge Amtrak for the use of the rail over which the passenger train goes? They are already using that track three or four times a day for freight trains. How is that charged back to the passenger train service of Amtrak?

**Mr. DeLora:** That is usually negotiated on a case by case basis. I believe in most cases it is just a straight allocation over the number of trains using it. For example, there are six round trips daily between Detroit and Chicago; I think there are something like 20 through scheduled freights, so it is divided up 26 ways and Amtrak pays 6/26ths of the track maintenance costs.

**Senator Bonnell:** Who gets priority of use on those rails? For example, a passenger train has to go on schedule, so is the freight train put into a siding to let the passenger train go through?

**Mr. DeLora:** Yes, by law Amtrak is given preference over freight. There are some situations in which that is physically impossible because the sidings are not long enough for freight trains. However, since Amtrak started getting tough with the railways a couple of years ago and started taking them to court—the co-operation of the railroads has improved considerably and they are not running into that problem. As a matter of fact, Amtrak's on-time performance now is higher than that of the airlines in the United States; they are consistently achieving 75 per cent to 80 per cent on-time performance.

**Senator Bonnell:** With that on-time performance are they getting more passengers?

**Mr. DeLora:** Yes. I cannot remember the exact percentages, but last year automobile travel was down, bus travel was down, airline travel was down and Amtrak ridership was up. It is simply because they now have the product to sell. They can deliver modern, efficient, clean equipment at somewhat reasonable Schedule, and they can offer it on-time. The average passenger does not care if the schedule is five minutes

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Comment *Amtrak* facture-t-elle les compagnies de chemins de fer qui ont émis des laissez-passer à leurs employés avant qu'*Amtrak* n'existe?

**M. DeLora:** Au début, *Amtrak* acceptait purement et simplement ces laissez-passer. Actuellement, *Amtrak* reconnaît la valeur des laissez-passer, mais les sociétés de chemins de fer doivent rembourser *Amtrak* pour la valeur des voyages effectués.

**Le sénateur Bonnell:** 100 p. 100 de la valeur?

**M. DeLora:** Oui. Et je pense que c'est raisonnable. Étant donné que les sociétés de chemins de fer n'offrent pas de service voyageurs, quels que soient les avantages que la société veut donner à ses employés, c'est une affaire qui la regarde elle seule et je ne pense pas que le Trésor public doive en faire les frais.

**Le sénateur Bonnell:** Comment les sociétés de chemins de fer des États-Unis facturent-elles l'utilisation des voies ferrées qu'utilise le train d'*Amtrak*? Ces voies ferrées servent déjà trois ou quatre fois par jour pour les trains de marchandises. Comment ce service est-il facturé au service voyageurs d'*Amtrak*?

**M. DeLora:** C'est une entente qui est habituellement négociée à la pièce. Je crois que dans la plupart des cas les coûts sont répartis également entre le nombre de trains qui utilisent la voie. Par exemple, il y a six voyages aller et retour quotidiens entre Detroit et Chicago; mais il y a aussi environ 20 trains de marchandises qui utilisent cette voie, de sorte que les frais sont divisés en 26 parties et Amtrak paie 6/26 des coûts d'entretien des voies.

**Le sénateur Bonnell:** Qui a la priorité de passage? Par exemple, si un train de voyageurs doit passer pour respecter son horaire, le train de marchandises est-il envoyé sur une voie d'évitement pour laisser le train de voyageurs passer?

**M. DeLora:** Oui, la loi donne la priorité à Amtrak par rapport au train de marchandises. Il arrive quand même parfois qu'il est matériellement impossible de donner la priorité au train de voyageurs parce que les voies d'évitement ne sont pas assez longues pour les trains de marchandises. Cependant, depuis qu'Amtrak a durci sa position il y a environ deux ans et les a amenés devant les tribunaux, la collaboration des chemins de fer s'est améliorée considérablement et ce problème ne se présente plus. C'est un fait qu'Amtrak respecte maintenant ses horaires plus souvent, proportionnellement, que les lignes aériennes aux États-Unis; Amtrak respecte ses horaires dans 75 à 80 p. 100 des cas.

**Le sénateur Bonnell:** Cette fiabilité entraîne-t-elle un plus grand nombre de passagers?

**M. DeLora:** Oui. Je ne me souviens pas des pourcentages exacts, mais l'année dernière, les gens ont moins voyagé par automobile, par autobus, par avion alors que le nombre de passagers d'Amtrak a augmenté. La raison est bien simple: Amtrak a quelque chose à vendre. Amtrak peut offrir de l'équipement moderne, efficace et propre à des heures raisonnables et en respectant ses horaires. Le passager moyen ne

[Text]

shorter or faster. It might be important from a marketing point of view in some areas, but what the passenger really wants is to make sure he is going to reach his destination when the train timetable says he is going to get there.

Amtrak trains are habitually arriving early at the end point. On the Detroit-Chicago run it is quite common for them to arrive fifteen minutes early. As you might expect, simply being able to offer something that is reliable has had a major effect on ridership, in spite of the fact that Amtrak has increased its fares substantially in excess of the increases by other modes of transport over the past couple of years.

**Senator Bonnell:** What kind of services does Amtrak provide? Is it first class, second class and economy, or is it all one service?

**Mr. DeLora:** They have several classes, depending on the type of route. Every route has coach service. Some routes, such as Detroit-Chicago and Chicago-Port Huron, also have what they call a custom service, which is a reserved coach; it simply guarantees you a reserved seat, which is sometimes very nice to have on weekends, because Amtrak is quite short of equipment. Some trains have first class service for day travel, which is an attendant service and food and beverage service at your seat. There are economy sleeping-car services, generally referred to as slumber coach services. These are high density sleeping cars, for which the sleeping car charge is really very modest, going to about \$20 a night over the coach fare. Then there is the first class sleeping service, which consists of larger rooms at a substantially higher fare, and they tend to appeal to the luxury traveller, the cruise type market.

**Senator Rowe:** I regret that I was late arriving, but shortly after I came in you said the cutbacks on passenger service do not yield savings in direct proportion. I am paraphrasing what you said. For example, you said the cut-backs in Canada will not produce the savings the government predict. Do you have hard figures to back that up, or is that just your opinion at this moment?

**Mr. DeLora:** That is my opinion. I believe the government said they were going to save \$100 million by cutting back those services. I do not think it will come anywhere near that. I would be surprised if it was half that.

**Senator Rowe:** Is it too early yet to be able to say?

**Mr. DeLora:** I have no figures at all to back that up. I am just basing that on our experiences with Amtrak.

**Senator Rowe:** My next question leads on from one asked by Senator Bonnell a moment ago. Does Amtrak operate any of the so-called luxury trains that there used to be? I remember

[Traduction]

s'inquiète pas du fait que le voyage prend cinq minutes de plus ou de moins. Cela pourrait avoir de l'importance pour la commercialisation dans certaines régions, mais ce que le passager désire vraiment c'est d'être assuré d'atteindre sa destination à l'heure prévue dans l'horaire.

Les trains d'Amtrak arrivent habituellement à destination en avance. Entre Detroit et Chicago, il arrive souvent que le train entre en gare quinze minutes avant l'heure prévue. Comme on pouvait s'y attendre, le simple fait de pouvoir offrir un service fiable a eu une influence importante sur le nombre de passagers, malgré l'augmentation des tarifs d'Amtrak qui a été supérieure à celle des autres modes de transport depuis environ deux ans.

**Le sénateur Bonnell:** Quelle sorte de services la société Amtrak offre-t-elle? Y a-t-il une première classe, une deuxième et une classe économie, ou n'y a-t-il qu'une seule classe?

**M. DeLora:** Il existe plusieurs classes, qui dépendent du genre de route. Toutes les routes disposent de voitures «coach». Sur certaines routes, par exemple de Detroit à Chicago et de Chicago à Port Huron, on offre un service de réservation dans les voitures «coach»; ce service vous garantit une place assise, ce qui peut être très agréable en fin de semaine, parce que Amtrak n'a pas beaucoup de matériel roulant. Certains trains offrent le service de première classe de jour, ce qui signifie que vous voyagez accompagné d'un préposé qui vous offre le service d'alimentation et de boisson à votre siège. Il y a aussi le service des wagons-lits économiques. Il s'agit de wagons-lits pouvant accueillir beaucoup de passagers, et où le tarif est très bas, soit environ \$20 de plus que celui de la voiture «coach» pour chaque nuit. Il y a ensuite le service des wagons-lits de première classe, où on vous offre une chambre plus grande à un prix beaucoup plus élevé; ce service semble intéresser le voyageur qui aime le luxe, du genre de ce qu'on retrouve dans des croisières.

**Le sénateur Rowe:** Je suis désolé d'être arrivé en retard, mais peu de temps après mon arrivée, vous avez dit que l'élimination de services voyageurs n'entraînait pas d'économies directes proportionnelles. Je ne cite pas ici vos paroles exactes. Vous avez dit par exemple que les réductions de services au Canada n'entraîneraient pas les économies que prédit le Gouvernement. Avez-vous des chiffres précis pour appuyer vos dires ou est-ce simplement votre opinion?

**M. DeLora:** C'est là mon opinion. Je crois que le Gouvernement a prédit des économies de 100 millions grâce à la réduction de services. Je ne pense pas que les économies réalisées s'approcheront tant soit peu de ce chiffre. Je serais même surpris si elles s'élevaient à la moitié de ce montant.

**Le sénateur Rowe:** Est-il encore trop tôt pour qu'on puisse se prononcer?

**M. DeLora:** Je n'ai aucun chiffre pour appuyer mes dires. Je me suis simplement inspiré de l'expérience que nous avons vécue avec Amtrak.

**Le sénateur Rowe:** Ma question suivante vient compléter une question que le sénateur Bonnell a posée il y a quelques instants. La société Amtrak exploite-t-elle encore les trains dits



[Text]

thirty years ago going from Chicago to New York on, I think it was, the 20th Century. Is that what it was called?

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Rowe:** There were two or three luxury trains. We travelled down in California somewhere, I remember, on one of them. Does Amtrak still operate any of those, and if so do they pay or are they losing money? If you do have them, could you describe the sorts of services given on these so-called luxury trains?

**Mr. DeLora:** They do not operate a luxury service in the sense that it used to be operated in the late 1940s and 1950s. They do offer a first class long-distance service, which offers full dining service, full snack and beverage services, sleeping cars and so on. The range of services would be very similar to what you would find on the Canadian trains. The big difference is that Amtrak has modern equipment, particularly on the western trains. It is bi-level equipment; they can get more passengers in a car and still have plenty of room for each passenger. The maintenance cost of the equipment is much lower than it was for the older equipment. They are popular as a luxury way of travel. People simply like it; it is comfortable and you can see a lot of the country.

The surprising thing is that the demand for that service is so high, in spite of the fact that the fares are higher than airline fares. Amtrak's long-distance trains regularly have a higher passenger-mile per train loading than their short-distance trains; they have a lower loss per passenger-mile than the short-distance trains. I am not sure about the revenue to cost ratios, whether or not they are higher; I believe they are slightly higher than the short-distance trains.

**Senator Rowe:** Would the service provided on a long-distance luxury train include, for example, something I have never, to my knowledge at any rate, found on any long-distance service train, namely a shower?

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Rowe:** You do provide that?

**Mr. DeLora:** Yes. The super-liners, which are Amtrak's bi-level cars, I am sure have showers, in the luxury bedrooms only.

**Senator Rowe:** But If you were not in one of those deluxe bedrooms you could conceivably have to travel from New York to Los Angeles and not be able to take a shower?

**Mr. DeLora:** That is right. You would take a sponge bath, the same as you do now on a train.

**Senator Rowe:** You said the prices were higher than airline fares. Would the prices on the luxury trains be higher than first class air fares?

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Rowe:** Very much higher?

[Traduction]

de luxe de l'ancien temps? Je me rappelle être allé de Chicago à New-York il y a environ trente ans sur le train qui s'appelait, je pense, le 20th Century. Est-ce bien ainsi qu'on l'appelait?

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Il existait deux ou trois trains de luxe. Nous nous sommes rendus en Californie dans l'un d'eux. Amtrak exploite-t-elle encore certains de ces trains et si tel est le cas, ces trains sont-ils profitables ou déficitaires? Si ces trains existent encore, pourriez-vous nous décrire le genre de services offerts dans ces trains dits de luxe?

**M. DeLora:** Amtrak n'exploite plus de services de luxe comme cela existait à la fin des années 1940 et dans les années 1950. Elle offre un service interurbain de première classe avec un service de repas complets, des goûters et des boissons, des wagons-lits, etc. La gamme des services offerts ressemblerait beaucoup à ce que l'on offre dans les trains canadiens. La grande différence vient du fait qu'Amtrak dispose d'équipement moderne, surtout dans ses trains qui parcourent l'Ouest. Il s'agit de wagons à deux niveaux; on peut y accueillir un plus grand nombre de passagers qui ont quand même suffisamment de place. Les coûts d'entretien de cet équipement sont beaucoup moins élevés que ceux de l'équipement plus anciens. Ces trains sont populaires auprès des gens qui veulent voyager de façon luxueuse. Les gens les aiment, c'est tout; ce sont des trains confortables et vous pouvez admirer beaucoup de paysages.

Ce qui surprend surtout est que la demande soit aussi forte, malgré que les tarifs soient plus élevés que ceux du voyage par avion. Les trains interurbains d'Amtrak ont régulièrement un taux de voyageurs-milles plus élevé que les trains desservant de courtes distances; les pertes par voyageur-mille sont aussi moins élevées. J'ignore si les rapports entre les revenus et les coûts sont plus ou moins élevés; je pense qu'ils sont un peu plus élevés.

**Le sénateur Rowe:** Le service offert sur les trains interurbains de luxe offrirait-ils par exemple, ce que je n'ai jamais connu, une douche?

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Il y a des douches dans les trains?

**M. DeLora:** Oui. Les super-trains, qui sont les wagons à deux niveaux d'Amtrak, disposent de douches, mais seulement dans les chambres de luxe.

**Le sénateur Rowe:** Mais si vous n'occupez pas l'une de ces chambres de luxe, il serait possible que vous fassiez le voyage de New-York à Los Angeles sans pouvoir prendre de douche?

**M. DeLora:** Vous avez raison. Vous pourriez vous laver à l'éponge, comme dans un train ordinaire.

**Le sénateur Rowe:** Vous avez dit que les tarifs sont plus élevés que ceux des lignes aériennes. Même pour un voyage en première classe?

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Beaucoup plus élevés?



[Text]

**Mr. DeLora:** Substantially higher. I might add that on the long-distance trains the de luxe accommodation, which is the sleeping car accommodation, is habitually sold out a month or two months in advance. If you are travelling at peak times, such as around Easter, Thanksgiving holiday or the Christmas or New Year's holidays, you had better have reservations six months in advance or you are just not going to get on the train.

**Senator Rowe:** And they are paying?

**Mr. DeLora:** Yes, people are paying.

**Senator Rowe:** I mean the services are paying. You are not losing money on that.

**Mr. DeLora:** Yes, they still are. Again, on the direct operating costs of the train—that is the crew costs, the fuel, supplies on board the train—they are making money, but when you start allocating in all the overhead costs required for administration, reservations, equipment maintenance and so on, the costs that really do not change whether that train is there or not, then the trains wind up losing money. I think that is the real heart of understanding rail passenger service, that when you cut out trains you do not cut out those overhead expenses, they are still there. When you add trains what you are doing is adding revenues to the system much faster than you are adding costs.

**The Deputy Chairman:** Mr. DeLora, I think the committee would be interested in hearing from you about the problems encountered by Amtrak when they took over the passenger train service in your country, and particularly how they went about settling those problems. I remember that seven or eight years ago I was a member of a group of Canadian parliamentarians that went to Washington. We met there with the transport officials and the then president of Amtrak, and we were particularly struck by his statement regarding the problems that Amtrak had with what he called standing derailments. He explained that this was equipment obtained from Penn Central that had been lost sight of, that was left on sidings and had derailed due to erosion of the roadbed. This situation might not be comparable to that of VIA Rail in Canada, but I would like to know more about problems of a similar nature that were encountered by Amtrak, and how they went about solving them.

**Mr. DeLora:** Amtrak inherited its equipment from the railroads; it was given the equipment as a credit against the initial payments from the railways to Amtrak. They did not have to do what VIA did, which was to pay net book value. I think VIA Rail got taken to the cleaners on that one. Fortunately for VIA, the equipment has been maintained better than any of the equipment that Amtrak inherited.

Perhaps I might digress for a minute. One of my first train rides as an adult was a true Penn Central classic. I went down to the station to try to get information, because the phone was

[Traduction]

**M. DeLora:** Passablement plus élevés. Je pourrais ajouter que les chambres des wagons-lits des trains interurbains de luxe sont habituellement réservées au complet un mois ou deux à l'avance. Si vous voulez prendre le train au cours des périodes d'affluence, par exemple à l'époque de Pâques, de la Fête de l'Action de grâce, ou des congés de Noël ou du Nouvel An, vous auriez avantage à faire vos réservations six mois à l'avance, sinon vous ne pourrez même pas monter à bord.

**Le sénateur Rowe:** Ce service est-il payant?

**M. DeLora:** Oui, les gens paient.

**Le sénateur Rowe:** Je veux dire le service est-il profitable? Vous ne perdez pas d'argent dans ce domaine.

**M. DeLora:** Oui, ils sont encore déficitaires. Encore une fois, si l'on considère seulement les coûts directs d'exploitation du train, c'est-à-dire le salaire du personnel roulant, le carburant, et l'approvisionnement du train lui-même, le service est profitable; mais quand on commence à compter tous les frais fixes d'administration, de réservation, d'entretien du matériel, etc., des coûts qui ne changent aucunement que le train roule ou non, dans ce cas, les trains sont déficitaires. Je pense que c'est là la chose la plus importante à comprendre lorsqu'on parle d'un service ferroviaire pour les voyageurs, c'est-à-dire que lorsque vous éliminez des trains, vous n'éliminez pas par voie de conséquence les frais fixes qui existent toujours. Par contre, lorsque vous ajoutez des trains, vous additionnez des revenus à l'ensemble des opérations beaucoup plus vite que des coûts.

**Le président suppléant:** Monsieur DeLora, je pense que le Comité serait intéressé à vous entendre parler des problèmes qu'a dû affronter Amtrak au moment de sa prise de contrôle du service ferroviaire voyageurs dans votre pays, et surtout comment on a réglé ces problèmes. Je me rappelle qu'il y a sept ou huit ans j'étais membre d'un groupe de parlementaires canadiens qui se sont rendus à Washington. Nous avons rencontré là-bas des fonctionnaires du domaine des transports puis le président d'Amtrak, qui nous avait particulièrement étonnés en nous parlant des problèmes que connaissait Amtrak avec les déraillements permanents. Il nous a alors expliqué qu'il s'agissait d'équipement acquis de la société Penn Central, qu'à un moment donné on ne savait plus où se trouvait cet équipement et qu'on l'avait finalement retrouvé sur des voies d'évitement d'où il avait déraillé à cause de l'érosion de la voie elle-même. Cette situation n'est peut-être pas comparable à ce qui existe chez VIA rail, au Canada, mais j'aimerais en connaître un peu plus au sujet des problèmes semblables qu'a connus Amtrak et comment on s'y est pris pour les solutionner.

**M. DeLora:** Amtrak a hérité cet équipement des sociétés de chemins de fer; celles-ci ont donné à Amtrak l'équipement à titre de paiement initial. Amtrak n'a pas eu à payer, comme VIA, la valeur nette au livre. Je pense que VIA rail s'est fait avoir dans ce cas-là. Il est heureux pour VIA que l'équipement qu'elle a acquis était en bien meilleure condition que celui dont Amtrak a hérité.

Je pourrais peut-être ouvrir une courte parenthèse. L'une de mes premières expériences en train lorsque je suis devenu adulte mérite de faire partie du folklore de la *Penn Central*. Je

## [Text]

always busy. When I got to the ticket window there was one gentleman there who was talking to somebody else in the building about a bowling tournament; he ignored me for twenty minutes until he finally decided I wasn't going to go away; he asked me what I wanted; I said I wanted some information on fares from Detroit to Battle Creek, and he threw a timetable in my face and swore at me. I decided to take the trip anyway. When I got on, there was a locomotive and one coach which looked like it had been used to haul the Russian army along with livestock for several months. One window was completely broken out; it was a cold September day and it was raining; one end of the car was freezing and the other end was roasting. I went up to the hot end of the car to get something to eat and the attendant told me that he had cheese sandwiches and hash. I said, "Okay, I'll have some hash." He said, "That's 75 cents." I gave him three quarters; he turned round, put two quarters in a vending machine and the other quarter in his pocket and handed me a can of hash that tasted like dog food. They have come a long way since then.

I think one of the finest moves Amtrak made as an interim measure was to take over a car shop that Penn Central owned, modernized it and rebuilt their older equipment. They converted it to all-electric heating, with air-conditioning systems. This had several advantages. First, the equipment they had inherited was all ordered in lots individually by the railroads; they had cars with three or four different types of bolting systems, scarcely any of the truck assemblies had standard components, the steam fittings and valves were not standard; there was nothing standardized in any of the cars. When Amtrak sent these cars through their shop to be rebuilt into all-electric equipment they standardized all these components. They found they then had much more reliable service, simply because they did not have to worry about steam heating any more, for one thing. It also obviously improved their maintenance situation, because they did not have to keep inventories of twenty different types of steam valves in stock. The suppliers who had supplied those valves had gone out of business, and when they needed a new valve for a car, if they did not have one in stock they had to go down to the machine shop and custom-make one, at tremendous expense.

It has been running Amtrak about \$300,000 per car to rebuild those cars, but when you consider that the cost of a new car is around \$1 million it is a good short-term way of meeting their car supply problems until they got new equipment coming on-stream. It took several years for them to get the super-liners from the plants once they had placed the order and decided upon the design, and if they had not had that rebuilt equipment the Amtrak system would have collapsed.

## [Traduction]

me suis rendu à la gare pour tenter d'obtenir des renseignements, parce que la ligne était toujours occupée. Quand je suis arrivé au guichet de vente de billets, il y avait là un homme qui parlait à quelqu'un d'autre dans l'immeuble au sujet d'un tournoi de bowling; il ne s'est pas occupé de moi pendant vingt minutes jusqu'à ce que finalement il se rende compte que je ne m'en irais pas; il m'a demandé ce que je voulais; j'ai répondu que je voulais des renseignements sur les tarifs entre Détroit et Battle Creek, il m'a lancé un horaire à la tête en jurant. J'ai décidé de faire le voyage quand même. Le train se composait d'une locomotive et d'une voiture qui avait l'air d'avoir servi à traîner l'armée russe et du bétail pendant plusieurs mois. Une fenêtre était complètement brisée; c'était en septembre, il faisait froid et il pleuvait; c'était glacial à une extrémité du wagon et très chaud à l'autre. Je me suis rendu à l'extrémité chaude du wagon pour me procurer de la nourriture et le préposé m'a déclaré qu'il avait des sandwiches au fromage et du hachis. J'ai répondu: «D'accord, je vais prendre du hachis.» Il me dit alors: «Ça fait 75c.» Je lui ai donné trois pièces de 25c; il s'est retourné, a déposé deux pièces dans une machine distributrice et l'autre dans sa poche, puis m'a tendu une boîte de hachis qui goûtait la viande à chien. Ils en ont fait du chemin depuis.

Je pense que l'une des mesures les plus profitables prises par *Amtrak*, même si elle était temporaire, fut d'acheter un atelier de réparation appartenant à la *Penn Central*, de le moderniser et de reconditionner l'équipement le plus ancien. On a alors converti ces vieux wagons pour y installer le chauffage électrique et des systèmes d'air climatisé. Il y avait plusieurs avantages à procéder ainsi. D'abord, le matériel dont *Amtrak* avait hérité avait été commandé indépendamment par chaque société de chemins de fer; il y avait là des wagons avec trois ou quatre différents systèmes de verrouillage, les éléments des mécanismes de jonction des wagons n'étaient à peu près pas standardisés, non plus que les tuyaux et soupapes à vapeur; il n'y avait rien de standardisé dans aucun des wagons. Lorsque ces wagons sont passés dans l'atelier d'*Amtrak*, pour l'installation de l'équipement électrique complet, tous ces éléments ont été standardisés. Le service s'est avéré beaucoup plus fiable, simplement parce qu'on n'avait plus besoin de se préoccuper du chauffage à la vapeur. Le travail d'entretien a été aussi évidemment facilité parce qu'il n'était plus nécessaire de conserver en stock vingt sortes différentes de soupapes à vapeur. Les fournisseurs qui avaient vendu ces soupapes n'étaient plus en affaires et lorsqu'*Amtrak* avait besoin d'une soupape neuve pour un wagon, s'il n'en existait pas une dans l'entrepôt, il fallait se rendre à l'atelier d'usinage pour en fabriquer une sur mesure, ce qui coûtait très cher.

La réfection de ces wagons a coûté à *Amtrak* environ \$300,000 l'unité, mais si on pense que le coût d'un nouveau est d'environ 1 million de dollars, c'était un excellent moyen de régler le problème des wagons disponibles jusqu'à ce qu'il soit possible de s'en procurer des neufs régulièrement. Il leur a fallu plusieurs années avant de recevoir les super-trains des usines après les avoir commandés et avoir décidé de leur conception; si *Amtrak* n'avait pas disposé de ce matériel reconditionné, tout le réseau se serait effondré.



*[Text]*

I suspect that with the age of the VIA equipment, even though it has been maintained historically much better than the stuff Amtrak inherited, simply through age that equipment is rapidly reaching the end of its useful life in its present form. I imagine that when CN and CP bought that equipment they bought it in train sets, and I would think there are a lot of unstandardized components in those cars. I would strongly suspect that VIA is running into the same type of maintenance problems that Amtrak ran into. I think VIA should seriously look at that, go through those older cars and consider rebuilding them in the same manner Amtrak did. I believe it could provide, at very low cost, reliable equipment for an interim period, until they can get their fleet re-equipped.

**Senator Rowe:** You said a new car costs \$1 million, and to repair a car costs \$300,000. What is the relative life expectancy of the two vehicles at that point?

**Mr. DeLora:** I was at a meeting where Alan Boyd said the rebuilt cars had a life of five years, and then he added, "I want you to understand that it's five years of being a really first rate car. We are obviously going to have them in service for longer than five years." By that he meant these cars would be around ten years, maybe fifteen years at the outside. They are already starting to retire some of these cars, because some of them have been around for six or seven years. With new equipment, on the other hand, I think you could count on a service life of at least thirty years, and depending on the maintenance and the willingness of Amtrak or VIA to undertake regular updating of the equipment, it could potentially last considerably longer than that.

**Senator Rowe:** So the advantage is really a short-term one?

**Mr. DeLora:** Yes. You are still basically dealing with a thirty-year old car; the frame of the car and so on is still essentially thirty years old.

**Senator Riley:** Could these rebuilt cars be rebuilt again?

**Mr. DeLora:** They probably could, but you are reaching a point of diminishing returns. They have done what can be done to them and they are dealing with car bodies and frames that are getting to be thirty years old, and you would start developing things like metal fatigue. I am not an engineer or a car maintenance expert by any stretch of the imagination, but you are dealing with a car body that is simply going beyond its serviceable life. I really think that rebuilding these cars should be looked at strictly as an interim measure until you can get new equipment. If you went to a second rebuilding of conventional equipment, I think, when you figured out your total cost over the long-run, for the extended service life you would get out of those cars, you would be far better off getting new equipment. You are simply reaching a point of diminishing returns.

*[Traduction]*

J'ai l'impression qu'étant donné l'âge du matériel de VIA, même s'il a été dans le passé beaucoup mieux entretenu que celui dont Amtrak a hérité, ce matériel ne sera plus utile très longtemps dans son état actuel. J'imagine que lorsque le CN et le CP ont acheté cet équipement, ils achetaient des trains complets, et qu'il y a beaucoup d'éléments non standardisés dans ces wagons. J'ai fortement l'impression que VIA connaît les mêmes problèmes d'entretien qu'a connus Amtrak. Je pense que VIA devrait étudier attentivement la situation, examiner ces vieux wagons et considérer la possibilité de les refaire comme l'a fait Amtrak. Je pense que cette solution pourrait, à un coût très minime, assurer la disponibilité d'un équipement fiable, provisoirement, jusqu'à ce que la flotte soit renouvelée.

**Le sénateur Rowe:** Vous avez dit qu'un nouveau wagon coûte 1 million de dollars alors que la réparation coûte \$300,000. A ce moment-là, quelle est l'espérance de vie de chacun de ces deux véhicules?

**M. DeLora:** J'assistais à une rencontre où Alan Boyd disait que les wagons reconstruits pouvaient durer cinq ans; mais il ajoutait: «Je voudrais que vous compreniez bien qu'il s'agit de cinq années au cours desquelles ce wagon sera comme neuf. Il est bien évident que nous allons utiliser ces wagons pour une période beaucoup plus longue que ces cinq années.» Il voulait dire par là que ces wagons serviraient pendant dix ans, peut-être quinze ans au maximum. Certains wagons ont déjà été retirés de la circulation, ayant déjà servi environ six ou sept ans. Par contre, s'il s'agit d'équipement neuf, je pense que l'on peut compter sur une vie utile d'au moins trente ans et, suivant l'entretien qui y sera fait et suivant qu'Amtrak ou VIA consentira à moderniser régulièrement son équipement, cet équipement pourrait durer beaucoup plus longtemps.

**Le sénateur Rowe:** L'avantage de la réfection est donc simplement à court terme?

**M. DeLora:** Oui. Nous parlons encore d'un wagon qui a déjà trente ans; le châssis et les éléments principaux ont encore trente ans.

**Le sénateur Riley:** Ces wagons qui ont subi une réfection pourraient-ils en subir une autre?

**M. DeLora:** Ils le pourraient probablement, mais les résultats seraient de moins en moins probants. On en a fait ce qui pouvait être fait, mais il s'agit de wagons dont les éléments principaux, comme le châssis ou la structure vont avoir trente ans, et le métal pourrait commencer à être fatigué. Je ne pourrai jamais prétendre être ingénieur ou spécialiste en entretien des wagons, mais par cette opération vous prolongez la vie utile d'un wagon. Je pense que la réfection de ces wagons devrait être considérée uniquement comme une mesure provisoire jusqu'à l'achat d'équipement nouveau. Si vous entrepreniez une seconde réfection du vieux équipement, et que vous évaluiez le coût global à long terme de la prolongation de service que vous pourriez en tirer, il en résulterait qu'il serait infiniment préférable d'acheter de l'équipement neuf. Vous en êtes rendus au point où le rendement diminue constamment.



[Text]

**Senator Riley:** Did the life expectancy figure that you gave to Senator Rowe include locomotives?

**Mr. DeLora:** No, it did not.

**Senator Riley:** What would be the life expectancy of a locomotive?

**Mr. DeLora:** I would guess the same or a little longer. I am not really that familiar with locomotive power. That is just a guess, and please take it as just that and not as any kind of definitive statement.

**Senator Riley:** When you mentioned the higher fares compared with air travel fares, did that include the coach fares?

**Mr. DeLora:** No. The coach fares are lower than the air fares, usually by a substantial amount. It is the first class sleeping car fares that are higher than the air fares.

**Senator Riley:** We have heard a lot of evidence about the proposed LRC service between Quebec and Windsor, the corridor route. Do you consider this is a good move, or should VIA start by replacing locomotives right across the system instead of concentrating on the one route?

**Mr. DeLora:** I think the purchase of the LRC equipment is drastically overdue, for one thing. You have to understand that with the number of LRCs they are purchasing they are barely keeping up with the attrition rate of equipment they are losing through damage and just wearing out. I think it is a good marketing move on their part to try to concentrate on something in a show market to demonstrate what they can do.

If they scattered it throughout the system I do not think the impact would be as great. I think that they need is a showpiece to be able to say, "This is what we can do," and apply it from there. Amtrak did this. It was not very popular in the United States. They concentrated all their showcase stuff on one or two routes, and the rest of us out in the hinterland were not too thrilled with that. However, it did make the point that they could attract riders and improve their financial performance if they were given modern equipment. I think it is a proper way to go. I would like to add that I rode the LRC equipment on a demonstration run down in Washington, and I think it is the best piece of riding equipment I have ever been on; it is just a superb piece of equipment.

**Senator Rowe:** Which one is that?

**Mr. DeLora:** The LRC. It is the best riding car I have ever been on bar none.

**Senator Riley:** Why was it taken to Washington? Was it to interest Amtrak?

**Mr. DeLora:** I believe they were prototypes. Amtrak leased two LRCs to test them out, to see what kinds of problems they

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** L'espérance de vie utile que vous avez citée au Sénateur Rowe, cela compte-t-il pour les locomotives aussi?

**M. DeLora:** Non, cela ne vaut pas pour les locomotives.

**Le sénateur Riley:** Quelle serait l'espérance de vie utile d'une locomotive?

**M. DeLora:** Je pense qu'elle serait la même ou peut-être un peu plus longue. Je ne connais pas très bien le sujet des locomotives. Mais ce n'est là qu'une conjecture, et je vous prierais de le considérer ainsi et non pas comme une déclaration ferme.

**Le sénateur Riley:** Lorsque vous avez parlé des tarifs plus élevés par comparaison avec ceux des voyages aériens, cela comprend-il les tarifs pour les wagons «coach»?

**M. DeLora:** Non. Les tarifs pour les wagons «coach» sont moins élevés que les tarifs aériens, et habituellement de beaucoup. Il s'agit des tarifs des wagons-lits de première classe qui sont plus élevés que les tarifs aériens.

**Le sénateur Riley:** Nous avons beaucoup entendu parler du projet de service LRC dans le corridor Québec-Windsor. Pensez-vous qu'il s'agit d'une bonne décision, ou alors VIA devrait-elle commencer par remplacer toutes ses locomotives dans tout le réseau plutôt que de se concentrer sur une seule route?

**M. DeLora:** Je pense que l'on a beaucoup trop attendu pour acheter l'équipement LRC. Vous devez comprendre que les quelques trains LRC que l'on achète sont à peine suffisants pour remplacer l'équipement rendu inutilisable par les dommages qui y sont causés ou simplement par l'usure. Sur le plan de la commercialisation, il est bon que VIA concentre ses efforts dans un marché restreint pour faire la démonstration de ce qu'elle peut faire.

Si l'équipement moderne était disséminé partout dans le réseau, je ne pense pas que l'impact serait aussi important. Je pense que ce dont VIA a besoin, c'est un monument afin de pouvoir dire: «Voilà ce que nous pouvons faire»; le reste devrait suivre selon ce modèle. C'est ce qu'*Amtrak* a fait. Ce n'était pas très populaire aux États-Unis. Cette société a concentré tout son équipement moderne sur une ou deux routes, mais nous, les gens des régions, n'aimions pas beaucoup cette pratique. Cependant, *Amtrak* a démontré par là qu'elle pouvait attirer des voyageurs et améliorer son rendement financier si on lui permettait d'acquérir du matériel moderne. Je pense que c'est la bonne façon de s'y prendre. Je voudrais ajouter que j'ai voyagé dans un train LRC lors d'un voyage de démonstration vers Washington, et je pense que c'est le meilleur véhicule où j'ai jamais voyagé; il s'agit simplement d'un équipement superbe.

**Le sénateur Rowe:** De quel train s'agit-il?

**M. DeLora:** Du LRC. C'est vraiment le meilleur train sur lequel je me suis trouvé.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi ce voyage à Washington? Est-ce qu'on voulait y intéresser *Amtrak*?

**M. DeLora:** Je pense qu'il s'agissait de prototypes. *Amtrak* a loué deux LRC pour leur faire subir des tests, pour découvrir

[Text]

might have with them. These were running in service in the northeast in the U.S. They were extremely pleased with the performance of the LRCs. They found a few bugs in them, but nothing that is not normal with the introduction of any new equipment. The equipment was fine; the reliability was good; the passengers loved them; engineers liked them. The only problem was that Amtrak had already committed itself to such large purchases of other equipment; the components in the LRCs were not compatible with components in the other equipment that Amtrak had already bought, and it would have meant maintaining double inventories for parts. For that reason they decided not to purchase LRCs, and they have since returned the train sets to Canada.

**Senator Riley:** You said that what appealed mostly to rail passengers was the time schedule. Are you at all familiar with the maintenance of proper time schedules by VIA Rail?

**Mr. DeLora:** No, I am not. My point is that what attracts the passenger is the reliability. There are other factors in that. You can greatly increase ridership by speeding up schedules and doing other things. Regardless of what you do, you are going to see a drop off in ridership if you cannot deliver what you are promising.

**Senator Riley:** You said that ridership on Amtrak had increased while airline passenger ridership had decreased, as well as automobile ridership.

**Mr. DeLora:** Yes, and bus.

**Senator Riley:** How would you explain the difference between that increase in the States and the decrease on VIA Rail in Canada?

**Mr. DeLora:** I cannot explain the Canadian part of it. As far as the increase in rail passenger ridership in the States is concerned, because of deregulation of airlines in the United States, although there are a number of widely publicized bargain fares available, what has really happened is that airline fares are going up very, very rapidly in the United States, not so much between the large cities such as Chicago and New York or Chicago and Miami or something like that, but more if one of the end point cities is medium sized, because there is not that much traffic there and normally there is only one carrier going in there. On those routes air fares have just gone right out of sight.

One example I can think of is that from Ashland, Kentucky, to Chicago the bargain airline fare was, I believe, something in the neighbourhood of \$181, and the round trip Amtrak fare was \$117 less. In those circumstances, when people call they choke when they hear what the air fare is. Their next thought is about driving, but we are now getting into a situation where for fuel efficiency cars are getting smaller and they are not comfortable for long trips. I don't think anybody wants to take a long bus trip for more than two or three hours. As far as I am concerned, you have to be a masochist to ride a bus for

[Traduction]

quelles sortes de problèmes ces trains pouvaient lui causer. On les utilisait dans le Nord-Est des États-Unis. *Amtrak* a beaucoup aimé le rendement des LRC. Il y avait bien quelques problèmes, mais rien qui ne soit parfaitement normal lorsqu'il s'agit de la présentation d'équipement nouveau. L'équipement était bien, la fiabilité était bonne, les passagers aimaient les trains, de même que les ingénieurs. Le seul problème qui se posait était qu'*Amtrak* s'était déjà engagée à acheter des quantités énormes de matériel d'une autre compagnie; les éléments du LRC n'étaient pas compatibles avec les éléments de cet autre matériel qu'*Amtrak* avait déjà achetés, et l'achat du LRC aurait signifié la nécessité de conserver un inventaire double de pièces. C'est pour cette raison qu'*Amtrak* a décidé de ne pas acheter de LRC, et que ces trains ont été retournés au Canada.

**Le sénateur Riley:** Vous avez dit que ce qui attirait surtout les voyageurs ferroviaires, c'étaient les horaires. Savez-vous ce que fait VIA rail en ce qui a trait à des horaires adéquats?

**M. DeLora:** Non, je ne le sais pas. Je veux dire que ce qui va attirer le passager, c'est la fiabilité. Il y a d'autres facteurs qui jouent aussi. Vous pouvez augmenter de beaucoup le nombre de voyageurs en roulant plus vite et en prenant d'autres mesures. Mais peu importe ce que vous ferez, vous allez perdre des voyageurs si vous ne donnez pas le service que vous promettez.

**Le sénateur Riley:** Vous avez dit que l'achalandage des trains d'*Amtrak* avait augmenté alors que la clientèle des lignes aériennes avait diminué de même que le nombre d'utilisateurs d'automobiles.

**M. DeLora:** Oui, et aussi la clientèle des autobus.

**Le sénateur Riley:** Comment expliquez-vous la différence entre cette augmentation aux États-Unis et la diminution chez VIA rail au Canada?

**M. DeLora:** Je ne peux pas expliquer ce qui se passe au Canada. Pour ce qui est de l'augmentation du nombre des voyageurs ferroviaires aux États-Unis, à cause de l'anarchie qui règne dans les airs et malgré une grande campagne de publicité sur les tarifs réduits disponibles, la situation réelle est que les tarifs aériens grimpent très rapidement aux États-Unis; ce n'est pas tellement le cas entre les grandes villes comme Chicago et New-York ou Chicago et Miami, mais cette situation se présente si l'une des villes, au départ ou à l'arrivée, est d'importance moyenne, parce que l'achalandage y est assez réduit et qu'il n'y a habituellement qu'un transporteur qui dessert cette ville. Sur ces routes, les tarifs aériens ont grimpé de façon incroyable.

Un exemple qui me vient à l'esprit est celui du voyage entre Ashland, au Kentucky, et Chicago où le tarif réduit par avion était, je crois, aux environs de \$181 alors que le billet pour le voyage avec *Amtrak* coûtait \$117 de moins. Dans des circonstances pareilles, les gens sont ahuris lorsqu'ils sont mis au courant du tarif aérien. La prochaine considération porte sur le voyage par automobile, mais cette situation évolue, les voitures devenant, pour des raisons de rendement énergétique, plus petites, et n'étant pas confortables pour les longs voyages. Je ne pense pas que qui que ce soit voudrait voyager en autobus



[Text]

more than four hours. That leaves Amtrak. The price is reasonable; usually the fare are about the same as or slightly above the cost of driving a car to the same point; but it obviously offers a lot more comfort than either the car or the bus, and with coach travel you are saving a great deal of money compared with the air fares. I think those are the main reasons why Amtrak's ridership has gone up. Also, they have got a product to offer now; they have got clean, modern equipment and they are running it on time.

**Senator Riley:** If we had proper, modern, efficient equipment, particularly the locomotives, in the Via Rail system, would you say that ridership would continue to increase?

**Mr. DeLora:** Yes, I'm almost sure of it.

**Senator Rowe:** I ask this question for genuine reasons. Have you by any chance ridden on the new service they have just implemented in France between Paris and Lyons?

**Mr. DeLora:** No, I have not.

**Senator Rowe:** I am referring to the one where they anticipate going up to 250 miles an hour I think.

**Mr. DeLora:** The equipment is capable of 240 miles an hour. I believe they are running a regular service at 160 miles an hour.

**Senator Rowe:** As I understand it, they hope eventually to be able to put in that service from Paris, or maybe from Calais, to Marseilles.

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Rowe:** In other words, the whole length of France, and presumably elsewhere as well. There is something approaching that in Italy, on at least one train I have been on, between Rome and Florence. I have not been to Japan, but I understand they are thinking in terms of that now. It is purely a matter of opinion at this point I suppose. You mentioned taking a long-term view. Do you think it would be feasible in, say, the next 25 years to institute on a continental basis in North America a service of the kind envisaged by the French experiment?

**Mr. DeLora:** I think there will be a network of high-speed services linking major cities. I do not know that you will see a bullet train operating, say, from Halifax to Vancouver; I do not think that is very likely. You might see a series of bullet trains linking major cities, forming some sort of a network. That is something that is rapidly coming, I believe, because of one factor that I do not think people are yet really aware of, and that is the age of our highway system. Most of our major highways in North America have been built since World War II; those highways have to be rebuilt every thirty years or so, and most of them are now coming due to rebuilding.

[Traduction]

pour plus de deux ou trois heures. Pour ma part, je pense qu'il faut être masochiste pour voyager en autobus plus de quatre heures. Il reste donc *Amtrak*. Le prix est raisonnable; les tarifs équivalent habituellement à ce qu'il en coûte ou peut-être un peu plus, pour se rendre au même endroit en automobile; mais le train offre évidemment beaucoup plus de confort que la voiture ou l'autobus, et si vous voyagez en voiture «coach», vous économisez beaucoup par rapport aux voyages en avion. Je pense que ce sont là les raisons principales de la recrudescence de la popularité d'*Amtrak* auprès des voyageurs. De plus, *Amtrak* a maintenant un produit qu'il offre; elle possède un équipement propre et moderne et elle respecte ses horaires.

**Le sénateur Riley:** Si VIA rail disposait d'un équipement adéquat, moderne et efficace, surtout de locomotives correspondant à cette description, diriez-vous que le nombre de voyageurs continuerait d'augmenter?

**M. DeLora:** Oui, j'en suis presque sûr.

**Le sénateur Rowe:** J'ai de bonnes raisons pour poser cette question. Avez-vous déjà pris le nouveau train qui vient d'entrer en service en France, entre Paris et Lyon?

**M. DeLora:** Non, je ne l'ai jamais pris.

**Le sénateur Rowe:** Je parle du train que l'on prévoit devoir atteindre 250 milles à l'heure, je pense.

**M. DeLora:** Ce train peut atteindre la vitesse de 240 milles à l'heure. Je pense que sa vitesse de croisière actuelle est de 160 milles à l'heure.

**Le sénateur Rowe:** Si je comprends bien, les responsables espèrent pouvoir éventuellement utiliser ce train de Paris, et même peut-être de Calais, jusqu'à Marseille.

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** En d'autres termes, ce train parcourrait la France dans toute sa longueur, et il irait probablement ailleurs aussi. L'Italie dispose d'un train à peu près semblable, entre Rome et Florence; j'ai voyagé dans un tel train. Je ne suis pas allé au Japon, mais il semble que les Japonais considèrent actuellement la possibilité de faire de même. J'imagine qu'à ce point-ci, chacun peut avoir sa propre opinion. Vous avez parlé de viser à long terme. Pensez-vous qu'il serait réalisable, d'ici les 25 prochaines années, de mettre sur pied un service continental du genre de celui qui est prévu dans l'expérience française, pour l'Amérique du Nord?

**M. DeLora:** Je pense qu'il existera tout un réseau de trains rapides pour relier les grandes villes. Je ne pense pas qu'il existera un train ultra rapide reliant directement Halifax et Vancouver; en tout cas, c'est peu probable. Mais il peut arriver que l'on voie toute une série de trains rapides reliant les grandes villes, et formant ainsi une espèce de réseau. C'est là quelque chose qui s'en vient rapidement, je pense, et pour une raison dont, d'après moi, peu de gens sont conscients, et c'est l'âge de notre réseau routier. La plupart des grandes routes d'Amérique du Nord ont été construites depuis la Deuxième guerre mondiale; ces routes doivent être reconstruites à peu près tous les trente ans, et la plupart arrivent actuellement à cette échéance.



[Text]

I cannot speak about Canada, but I know that when our highway officials in Michigan start thinking about the costs they are facing, when the money is not there, their knuckles turn white. There will have to be tremendous increases in the cost of gasoline or some sort of taxes to pay for rebuilding these highways. As the cost of maintaining the highway system we have becomes more and more apparent to the legislatures, I think you will see more of a hard look being taken at alternatives, and when they look at those alternatives in terms of land use and total cost to the government you will see rail coming out the winner hands down.

I see a major development towards high-speed services in the corridors, and as evidence of that I would point out that a high-speed rail corporation has been formed in the United States now to build a high-speed system between Los Angeles and San Diego. Some very knowledgeable people are doing this. They include Alan Boyd, who is currently president of Amtrak and is resigning effective the end of this month, a vice-president of Amtrak and some others. These are not people with a screw loose; these are very down-to-earth, pragmatic businessmen. They are putting this system together without government aid; they are lining up private financing to do it. They are going to Japan to do it, and also to France. I understand they have already got 25 per cent of their financing lined up, and they expect to have the rest of it lined up by the end of this year.

**The Deputy Chairman:** Do you think it would be feasible in Canada to have these high-speed trains operated on a trans-continental basis, taking into account our severe climatic conditions and the longer distances? You cannot compare France with Canada or the States. France is comparatively a very small country and the climatic conditions are not comparable with ours, or even those in the States.

**Mr. DeLora:** We do not run true high-speed service in the United States, but we do have relatively high-speed service operating as far north as Boston.

**Senator Rowe:** What speed would that be?

**Mr. DeLora:** Up to 110 miles an hour.

**The Deputy Chairman:** Is that from New York to Boston?

**Mr. DeLora:** Yes, and also from New York south, but there are not the temperature problems down there that are encountered up around Boston. In the trans-continental mode, I really would not know. I do believe that there is a role for high-speed services connecting major city centres, and I think it has to be targeted on a market by market basis. As I indicated in my statement, the market for the business traveller, the real bread-and-butter traveller, the guy who goes on the weekday and fills up the seats every day, lies every time you can provide a schedule of two and a half hours or less between the end points. The other business market lies in the overnight service, where you can get the traveller out of a major city at a convenient hour after business hours and into the next city before the start of business hours the next morning. I think those are the high volume markets that VIA should really go

[Traduction]

Je ne connais pas vraiment la situation canadienne, mais je sais que lorsque les responsables gouvernementaux des routes au Michigan pensent aux coûts qui les attendent, alors qu'ils n'ont pas d'argent, ils deviennent nerveux. On devra augmenter considérablement le prix de l'essence ou imposer de nouvelles taxes pour défrayer le coût de reconstruction de ces routes. Au fur et à mesure que les législatures réaliseront le coût d'entretien du réseau routier actuel, on étudiera plus sérieusement les autres choix possibles, et lorsqu'on considérera l'utilisation du territoire et le coût total pour le Gouvernement, le chemin de fer en sortira vainqueur haut la main.

Je prévois une percée importante des services rapides à l'intérieur des corridors, et j'en vois la preuve dans la formation d'une société ferroviaire orientée vers le transport rapide et destinée à mettre sur pied un système de transport à haute vitesse entre Los Angeles et San Diego, aux États-Unis. Ce sont des gens très compétents qui s'en occupent. On retrouve dans ce groupe Alan Boyd, le président actuel d'*Amtrak*, qui démissionne à la fin de ce mois, un vice-président d'*Amtrak* et quelques autres. Ces gens ne sont pas des visionnaires; ce sont au contraire des hommes d'affaires pragmatiques et très terre à terre. Ils mettent ce système sur pied sans aide gouvernementale; le financement vient du secteur privé; du Japon et aussi de France. Le financement est déjà organisé pour 25 p. 100 et on s'attend que le reste soit disponible à la fin de cette année.

**Le président suppléant:** Pensez-vous qu'il serait possible d'exploiter ces trains très rapides dans un réseau transcontinental, considérant notre climat difficile et les distances qui sont plus grandes? On ne peut pas comparer la France avec le Canada ou les États-Unis. La France est un tout petit pays par comparaison et ses conditions climatiques ne se comparent pas avec les nôtres, non plus qu'avec celles qui prévalent aux États-Unis.

**M. DeLora:** Il n'existe pas de véritables services à grande vitesse aux États-Unis, mais nous en avons un qui est passablement rapide et qui se rend jusqu'à Boston.

**Le sénateur Rowe:** À quelle vitesse ces trains roulent-ils?

**M. DeLora:** Ils atteignent 110 milles à l'heure.

**Le président suppléant:** Entre New-York et Boston?

**M. DeLora:** Oui et aussi de New-York vers le Sud, mais on ne retrouve pas là les problèmes de température qui prévalent dans la région de Boston. Pour ce qui est d'un système transcontinental, je ne sais pas ce qui se passerait. Je suis convaincu qu'il existe un besoin de services ferroviaires à grande vitesse pour relier les grands centres urbains et je pense qu'il faut viser chaque marché individuellement. Comme je l'indique dans mon exposé, le véritable marché à viser est celui de la personne qui voyage par affaires; c'est là le voyageur qui va assurer le succès d'un réseau ferroviaire, celui qui voyage la semaine et occupe son siège tous les jours; ce marché existe si vous pouvez assurer à ce voyageur un trajet de deux heures et demie ou moins du départ à l'arrivée. Un autre service destiné au monde des affaires est le service de nuit, qui consiste à quitter une grande ville à une heure convenable après les

[Text]

after in a hurry, simply because they show the fastest return. I hope that answers the point you are getting at.

**The Deputy Chairman:** Do you have any information on the effectiveness of travel centres where air, rail and bus services operate out of a central intermodal location, such as they have in European cities?

**Mr. DeLora:** Yes. We have such a program in Michigan. It has been fairly successful. Unfortunately, the bus companies' ridership statistics is very closely held information. The only one I have some facts on is the city of Kalamazoo, where the old train station was redeveloped into an intermodal centre. City buses operate out of that station, inter-city buses operate out of the station, passenger trains operate out of the station and airport limousines operate out of the same station. Indiana Motor Coach operates a service from Fort Wayne, Indiana, to Kalamazoo. They had no changes in the scheduling or service other than moving from the bus station to the intermodal station, and when this was done in 1978 their passenger ridings doubled. I do not have any figures for any other station, but I am sure that it is beneficial. It is certainly far more convenient for the travellers. I believe the big beneficiaries of this are not the railways but the bus companies.

**The Deputy Chairman:** Could you tell us how these intermodal stations are being operated by the various services using them? Is it on a cost-sharing basis?

**Mr. DeLora:** The title of the station at Kalamazoo is owned by the City of Kalamazoo. The funds to develop the station were provided by the State of Michigan. The city rents space to the various carriers on a market price basis; they are renting the space at regular commercial rates, they are not operating this at a loss. The city is breaking even on the operation of the inter-modal station. Each of the carriers rents space in the station. One thing they have not done, which I would like to see experimented with at some place, is having one ticket clerk serving all the different modes. Currently in most stations you have the bus people at one end and the train people at the other end. I believe it would make things a little more convenient for the passengers if it could be made a truly integrated system.

**The Deputy Chairman:** Are these intermodal stations in the centre of the city or on the outskirts?

**Mr. DeLora:** Almost all of them are in the centre of the city.

**Senator Rowe:** Is there a trend towards moving the stations to the outskirts, as we did here in Ottawa?

**Mr. DeLora:** No. Amtrak started doing that a few years ago and found out that people wanted to ride the train to get into

[Traduction]

heures ouvrables pour atteindre l'autre ville avant les heures ouvrables le matin suivant. Je pense que ce sont là des marchés importants que VIA devrait vite exploiter, simplement parce qu'ils sont les plus rentables. J'espère que cela répond à votre question.

**Le président suppléant:** Possédez-vous des renseignements sur l'efficacité des centres de voyages offrant des services de voyages aériens, ferroviaires et d'autobus à partir d'installations intermodales centrales comme il en existe dans les villes européennes?

**M. DeLora:** Oui, il existe un tel programme au Michigan. Il a connu passablement de succès. Les statistiques d'achalandage des compagnies d'autobus ne nous sont malheureusement pas révélées. Le seul de ces centres pour lesquels je possède des chiffres est celui de la ville de Kalamazoo où la vieille gare ferroviaire a été transformée en un centre intermodal. C'est de cette gare que partent les autobus urbains, les autobus interurbains, les trains de voyageurs, de même que les limousines à destination de l'aéroport. La société Indiana Motor Coach transporte les gens de Fort Wayne, en Indiana, jusqu'à Kalamazoo. Elle n'a aucunement modifié son horaire ou son service autrement qu'en déménageant son terminus de la gare d'autobus à la gare intermodale, et après ce changement en 1978, elle a transporté deux fois plus de voyageurs. Je ne dispose pas de statistiques pour d'autres gares, mais je suis sûr que c'est avantageux. C'est certainement beaucoup plus pratique pour les voyageurs. Je pense que les grands gagnants ne sont pas les chemins de fer, mais les compagnies d'autobus.

**Le président suppléant:** Pourriez-vous nous dire comment ces gares intermodales sont exploitées par les différents services qui s'en servent? Fonctionnement-ils grâce à un partage des coûts?

**M. DeLora:** La gare de Kalamazoo est la propriété de la ville de Kalamazoo. Les fonds nécessaires à la transformation de la gare ont été fournis par l'État du Michigan. La ville loue des espaces aux différents transporteurs au prix du marché; ces espaces sont loués suivant les taux commerciaux ordinaires, il n'y a pas de perte pour la ville. L'exploitation de la gare intermodale ne rapporte pas non plus de profits à la ville. Chacun des transporteurs loue des espaces dans la gare. Une mesure qui n'a pas été prise à cet endroit et que j'aimerais voir essayer quelque part, serait de confier à une seule personne la vente des billets pour les différents modes. Actuellement, dans la plupart des gares, les préposés aux autobus occupent une extrémité de la gare et les préposés aux trains l'autre extrémité. Je pense qu'il serait plus pratique pour les passagers si le système était vraiment intégré.

**Le président suppléant:** Ces gares intermodales sont-elles situées au centre de la ville ou dans une banlieue?

**M. DeLora:** La plupart de ces gares sont situées dans le centre-ville.

**Le sénateur Rowe:** Existe-t-il une tendance qui pousserait les villes à installer les gares dans les banlieues plutôt qu'au centre-ville comme nous l'avons fait ici à Ottawa?

**M. DeLora:** Non. Amtrak a commencé à agir ainsi il y a quelques années, mais ses passagers lui ont dit qu'ils voulaient



[Text]

the city and not be dropped off somewhere outside the city. They have pretty much stopped doing that now. As a matter of fact, in Cincinnati they built a new smaller, modern station a little further away from the downtown area than the older station was, and now they are moving back into the older station. They are developing suburban stations for the major cities. In Detroit, for example, Amtrak has a very large and costly station and I know they would love to get out of it; it is close into the city and is convenient to all the suburban areas, but to serve the suburban market they have built a new suburban station on the west side of the city.

**Senator Rowe:** I am very much interested in this. I have been coming to Ottawa, as have most of the older members here, for a long time. At one time the station was right across the street from the Chateau Laurier, which was very convenient for those staying in this area. Some years ago the station was moved several miles to the outskirts. For those of us who have to come to the Parliament Buildings it is virtually outside the city. When the station was where it used to be I very often used to stop off in Montreal to visit my son, following which I used to enjoy taking the train to come on to Ottawa. At Ottawa Airport, although I have come to Ottawa, I suppose, thousands of times, I have never had to wait five minutes for a taxi. If I take the bus the longest I would have to wait would be perhaps fifteen minutes. When they moved the train station, I would come from Montreal by train and be disgorged out there where the station is now. A couple of times in the middle of an Ottawa winter I had to stand outdoors in a queue, which seemed half a mile long—it was not quite that, but there must have been several hundred people waiting—

**Mr. DeLora:** It always does seem like that when it is cold.

**Senator Rowe:** I had to wait and wait and wait, and finally I had to go inside and telephone the Chateau Laurier and say, "In God's name, can you send out a taxi for me" and give them my name. After that happened two or three times I said, "To hell with it, I'm not going to go by train," and I haven't. The result of that has been that I have not come by train from Montreal to Ottawa for at least five years.

Where they are moving stations to the outskirts in the United States are they providing any auxiliary services? Right now the service at Ottawa Airport is somehow linked up with the fact that it is an airport; there are buses there waiting to take passengers and a line of taxis all the time, day and night they are there waiting; you come out of the terminal building and get a taxi certainly within minutes, within a minute normally. Unless things have changed you cannot do that at Ottawa Railway Station. In the States do they provide auxiliary services, either buses or by arranging for taxi systems, to supply the needs of people on the outskirts of Chicago, Detroit or wherever, who have to go downtown?

[Traduction]

prendre le train pour se rendre en ville, et non pas pour se faire abandonner quelque part à l'extérieur de la ville. Amtrak ne le fait donc à peu près plus. A Cincinnati, par exemple, Amtrak a construit une nouvelle gare moderne, plus petite, et un peu plus loin du centre de la ville que la vieille gare; Amtrak retourne maintenant dans la vieille gare. On est à mettre au point des gares de banlieues pour les grandes villes. A Detroit, par exemple, Amtrak a une gare très grande et très coûteuse et je sais qu'elle aimerait s'en débarrasser; elle est en ville, près de tout, et les communications avec les banlieues se font très bien, mais on a construit une nouvelle gare de banlieue à l'ouest de la ville pour desservir le marché des banlieues.

**Le sénateur Rowe:** Ce que vous dites m'intéresse beaucoup. Il y a déjà longtemps, comme la plupart des sénateurs les plus âgés ici, que je viens à Ottawa. Il fut un temps où la gare était directement devant le Château Laurier, ce qui était très pratique pour les gens qui demeuraient dans ce coin. Il y a quelques années, la gare a été déplacée vers la banlieue, à plusieurs milles d'ici. Pour ceux d'entre nous qui devons venir au Parlement, la gare est à toutes fins pratiques en dehors de la ville. Lorsque la gare était à son ancien emplacement, j'arrêtais très souvent à Montréal pour visiter mon fils, après quoi j'avais du plaisir à prendre le train pour me rendre à Ottawa. A l'aéroport d'Ottawa, même si ça fait probablement des milliers de fois que j'y arrive, je n'ai jamais été obligé d'attendre un taxi pendant cinq minutes. Si je prends l'autobus, je devrai peut-être attendre quinze minutes au maximum. Lorsqu'on a déplacé la gare ferroviaire, j'ai continué de revenir de Montréal par train pour descendre là où est la gare actuellement. Il m'est arrivé à quelques reprises, en plein milieu de l'hiver, de devoir attendre à l'extérieur dans une queue qui semblait mesurer un bon demi-mille, j'exagère un peu, mais il devait bien y avoir plusieurs centaines de personnes qui attendaient—

**M. DeLora:** Il semble que ce soit toujours comme cela que les choses se passent quand il fait froid.

**Le sénateur Rowe:** J'ai été obligé d'attendre, d'attendre et d'attendre, et j'ai finalement dû aller à l'intérieur téléphoner au Château Laurier pour leur demander de m'envoyer un taxi en leur donnant mon nom. Après deux ou trois expériences semblables, j'ai dit «que le diable emporte le train, je ne le prends plus,» et c'est ce que j'ai fait. Je n'ai donc pas pris le train de Montréal à Ottawa depuis au moins cinq ans.

Lorsqu'on déplace des gares vers les banlieues, est-ce que l'on offre des services auxiliaires? Actuellement, les services offerts à l'aéroport d'Ottawa le sont d'une certaine façon parce qu'il s'agit d'un aéroport; il y a là des autobus qui attendent les passagers et toujours plusieurs taxis, le jour ou la nuit, qui attendent; vous sortez de l'aérogare et vous pouvez être certain d'avoir un taxi en seulement quelques minutes, normalement en moins d'une minute. A moins que les choses aient changé, cela est impossible à la gare ferroviaire d'Ottawa. Y a-t-il des services auxiliaires qui sont assurés aux États-Unis, qu'il s'agisse d'autobus qui seraient fournis ou de taxis qui seraient disponibles afin de répondre aux besoins des gens qui se retrouvent dans la banlieue de Chicago ou de Detroit ou peu importe où et qui doivent se rendre au centre-ville?



[Text]

**Mr. DeLora:** There is no formal effort on the part of Amtrak or individual states that I know of to do this. What has been happening is that the cab drivers have begun to realize it is a good place to pick up passengers. At the Deerborn station I cannot recall any real problems in getting cabs except at holiday periods. I might add that I came to Ottawa by train overnight and when I arrived at the station this morning there were numerous cabs there, although I did not need one because I had a friend meet me. There is no state program of any kind in the States. Cab drivers seem to know that that is where the passengers are and that they can pick up a fare there. They are pretty well aware of the train arrival times and there are usually cabs around.

**Senator Rowe:** Perhaps it has improved here. As I say, I have not used the service for five years. Senator Riley might know. Has it improved?

**Senator Riley:** I think you will find there is in the Ottawa station a direct telephone line to one or two taxi companies. I have never had to wait, and I used the train all the time before the cut-back.

**Senator Bonnell:** Since in Canada provincial governments or the federal government and in the U.S. the federal government or the states themselves subsidize the construction of roads, airports, runways and air flights, do you think, putting all those costs together, the railroad, with the subsidies it gets from the federal government, is losing money faster?

**Mr. DeLora:** No. I am positive that the total cost to the government of providing railway service is far less than the cost of providing other modes. It must be recognized that with a bus service, for example, there are some backdoor subsidies. The bus company buys a licence plate which gives it a right to operate up and down the highway, but in the States I have never seen a Greyhound snowplow on a highway. That is a subsidy for them. I have never seen Greyhound police patrolling the roads to keep them safe. On the other hand, I do see Amtrak police; they have their own police force; they maintain their own snow removal equipment and so on. There are a lot of backdoor costs being given to the other modes. I really believe that with a minimal investment, compared with what is being made on the other modes, the rail service could be made to operate so efficiently that passengers services can be made to operate at a break even point; that is, if the capital investment required is made.

**Senator Bonnell:** Do you know of any cost analysis comparing the different modes of transportation, taking into consideration all these costs, whether it be snowplowing, patching the roads in the spring, salting the roads in the wintertime, all these extra things the railway has to do for itself?

[Traduction]

**M. DeLora:** Officiellement, ni Amtrak ni les gouvernements des États ne font quoi que ce soit en ce sens, du moins à ma connaissance. Les chauffeurs de taxis ont tout simplement réalisé que c'est un bon endroit pour trouver des clients. A la gare de Deerborn, je ne me souviens pas d'avoir eu de vrais problèmes à trouver un taxi, sauf aux époques de fêtes. J'ajouterais que je me suis rendu à Ottawa en train durant la nuit et que lorsque je suis arrivé à la gare ce matin, il y avait plusieurs taxis qui attendaient, même si je n'en avais pas besoin parce qu'un ami était venu me chercher. Il n'existe aucun programme mis sur pied par le Gouvernement d'un État aux États-Unis. Les chauffeurs de taxis semblent savoir que c'est là qu'il y a des passagers et qu'ils peuvent recruter des clients. Ils connaissent assez bien les heures d'arrivée des trains et on trouve habituellement des taxis aux alentours.

**Le sénateur Rowe:** La situation s'est peut-être améliorée ici. Je vous l'ai dit, je n'ai pas pris le train depuis cinq ans. Le sénateur Riley est peut-être au courant. La situation s'est-elle améliorée?

**Le sénateur Riley:** Je pense qu'il existe à la gare d'Ottawa une ligne téléphonique directe reliant la gare à une ou deux compagnies de taxis. Je n'ai jamais été obligé d'attendre, et je prenais le train constamment avant qu'on ne coupe les lignes.

**Le sénateur Bonnell:** Les gouvernements, provinciaux et fédéral au Canada et, aux États-Unis, les gouvernements fédéral et ceux des États subventionnent la construction de routes, d'aéroports, de pistes d'atterrissage et même les vols; considérant tous ces coûts, de même que les subventions que lui verse le Gouvernement fédéral, l'industrie du chemin de fer perd-elle plus d'argent que les autres modes de transport?

**M. DeLora:** Non. Je suis convaincu que le coût total pour le Gouvernement d'assurer un service ferroviaire est de beaucoup moindre que ce qu'il lui en coûte pour assurer les services des autres modes de transport. Il faut admettre que l'autobus, par exemple, jouit de subventions cachées. La compagnie d'autobus immatricule ses véhicules, ce qu'il leur permet de rouler sur la route, mais aux États-Unis, je n'ai jamais vu de chasse-neige de Greyhound sur la route. C'est là une forme de subvention. Je n'ai jamais vu non plus de patrouille de Greyhound sur les routes pour faire en sorte qu'elles soient sûres. Par contre, je vois souvent la police d'Amtrak; elle a sa propre force policière; elle a aussi son propre équipement d'enlèvement de la neige, etc. Il y a beaucoup de coûts cachés dont profitent les autres modes. Je pense vraiment qu'avec un investissement minime par rapport à ce qui est consenti aux autres modes, le service ferroviaire pourrait fonctionner tellement efficacement que le service voyageurs pourrait joindre les deux bouts; ce serait le cas, si les besoins d'investissements d'immobilisation étaient comblés.

**Le sénateur Bonnell:** Connaissez-vous des analyses de coûts qui auraient été faites pour comparer ce qu'il s'agisse de l'enlèvement de la neige, de la réparation des routes au printemps ou de l'épandage du sel en hiver, tous ces travaux d'entretien additionnels dont les chemins de fer doivent s'occuper eux-mêmes?

[Text]

**Mr. DeLora:** No, I do not. Our federal Department of Transportation has been asked to do studies of that sort, but as a practical matter it is done mainly by air and highway interests, and it has been notably silent on that issue.

**Senator Riley:** How is the switching done? Who pays for that? Who maintains the switching? Who looks after the switching of the Amtrak trains?

**Mr. DeLora:** Amtrak does it itself. Usually it pays the individual railway companies for the cost of switching. Unfortunately, it pays it on an avoidable cost basis, which allows some allocation of overhead. Amtrak has largely gotten away from switching, largely because of that. There are only a very few routes where any switching occurs, combining trains or breaking up trains.

**Senator Riley:** How is it accomplished? Is it by a central train control system, automatic switching?

**Mr. DeLora:** Are you talking about switching cars in the concept of splitting trains?

**Senator Riley:** No. I mean switching trains from one track to another.

**Mr. DeLora:** That varies between individual rail lines. In Michigan, on our main line it is almost exclusively centralized traffic control, it is all done from one point. There are some areas where switches have to be thrown manually, but usually they are minor junction points or where there might be a minor passing siding. Major passing sidings that I can think of in Michigan are all automated.

It never ceases to amaze me that the trains going in have to go through a whole series of manual switches to get into the station. That is supposed to be your main corridor, but you are still doing it out there the way they did it a century ago. It is incomprehensible to me why that has not been automated, particularly at the terminal point, where it would be relatively inexpensive to automate the switches.

**Senator Riley:** Is your reservation system computer operated?

**Mr. DeLora:** Yes.

**Senator Riley:** Is it the same computer that handles airline reservations?

**Mr. DeLora:** No. It is a more sophisticated type of computer. I am glad you brought that up. Interestingly enough, Amtrak developed its own computer system several years ago called the Arts system, which could not only handle reservations, but could handle more complicated reservations than an airline could handle. The airline computer did not have to consider the fact that you might have a through car on one train being shifted from one route to another while the rest of the train continued on somewhere else. Nor did it have to deal with all the different levels of service provided on trains. As I mentioned earlier, on the rail service you have coach, custom coach, first class, economy sleeper, roomettes, bedrooms, drawing-rooms.

[Traduction]

**M. DeLora:** Non, je n'en connais pas. On a demandé à notre ministère fédéral des Transports de faire de telles études, mais elles sont faites en pratique par des gens de l'air ou de la route et ne révèlent pas grand-chose sur le sujet.

**Le sénateur Riley:** Comment se fait l'aiguillage des trains? Qui paie pour ces manœuvres? Qui entretient l'équipement d'aiguillage? Qui s'occupe de l'aiguillage des trains d'Amtrak?

**M. DeLora:** C'est Amtrak qui s'en occupe elle-même. Elle paie habituellement à chaque compagnie de chemin de fer les coûts de l'aiguillage. Elle paie malheureusement sur une base de coûts non essentiels, ce qui permet de lui facturer certains frais fixes. Amtrak abandonné en grande partie les manœuvres d'aiguillage, surtout pour cette raison. Il n'y a que peu de routes où les trains doivent faire des manœuvres d'aiguillage, soit pour rassembler des wagons, soit pour en détacher.

**Le sénateur Riley:** Comment cela se fait-il? Y a-t-il un système de contrôle central, y a-t-il aiguillage automatique?

**M. DeLora:** Vous parlez de l'aiguillage des wagons dans le contexte du réarrangement d'un train?

**Le sénateur Riley:** Non. Je parle d'aiguiller des trains d'une voie à l'autre.

**M. DeLora:** Cela dépend du chemin de fer que l'on emprunte. Au Michigan, sur notre voie principale, presque tout le contrôle est centralisé en un seul point. Il existe encore certains secteurs où les aiguillages doivent être changés manuellement, mais il s'agit habituellement d'embranchements de peu d'importance ou alors là où il existe une voie d'évitement mineure. Toutes les grandes voies d'évitement auxquelles je peux penser au Michigan sont automatisées.

Je suis toujours étonné de constater que les trains qui entrent en gare doivent passer par toute une série d'aiguillages manuels. C'est censé être votre corridor principal, mais l'aiguillage se fait encore comme il y a un siècle. Je ne peux pas comprendre pourquoi on n'a pas automatisé le processus, surtout dans le terminus où il n'en coûterait pas très cher d'automatiser les aiguillages.

**Le sénateur Riley:** Votre système de réservation est-il informatisé?

**M. DeLora:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Est-ce le même ordinateur qui s'occupe des réservations des compagnies aériennes?

**M. DeLora:** Non. C'est un ordinateur d'un type plus sophistiqué. Je suis bien content que vous en ayez parlé. Vous trouverez intéressant de savoir qu'Amtrak a mis au point son propre système informatique il y a plusieurs années et l'a appelé le système Arts; ce système pouvait non seulement faire les réservations, mais aussi en faire de plus compliquées que ce que peut faire une ligne aérienne. L'ordinateur des lignes aériennes n'avait pas besoin de se préoccuper du fait qu'il peut y avoir un wagon d'un train qui doit être aiguillé d'une route à une autre alors que le reste du train continue sur sa route originale. Cet ordinateur n'avait pas besoin non plus de s'occuper des différentes sortes de services offerts sur les trains. Comme je l'ai déjà dit, vous avez les voitures «coach», les voitures «coach» avec réservation, les voitures de première



[Text]

The Arts system also had a message capability. Through the computer system Amtrak would send internal messages throughout the system. Also, they had additional informational data on city points. For example, the computer could tell you where in Chicago, for example, the major transit lines came into the station, what hotel services were available close to the station, how far the airport was and information of that type. The Arts system rapidly became overwhelmed by the volume of traffic using it, and just a few months ago, between New Year and Easter, Amtrak switched over to the new Arrow computer system, which not only has all the same capabilities as the Arts system but also has a capability of keeping a lot of Amtrak's internal accounting and data processing system; they are all tied into the same computer. For example, if they want to know their costs on a certain item they can bring it out of the computer by using the proper inquiry formula. Payroll information is in it. It has all kinds of stuff in it. I cannot remember exactly, but it has many times the reservation capacity than the Arts system.

I do not know the state of the VIA reservation system or what its capabilities are. A modern computer system will be essential. As I said, I do not know what level VIA's system is at or how many capabilities it has, but a good computer system is essential to a modern passenger system.

**Senator Riley:** How did you travel here from Michigan?

**Mr. DeLora:** I took the train of course.

**Senator Riley:** You took Amtrak how far?

**Mr. DeLora:** I didn't take Amtrak. I drove across the border to Windsor and came up from Windsor.

**Senator Riley:** Was the train on time?

**Mr. DeLora:** It got into Toronto on time and it got into Ottawa five minutes early.

**Senator Rowe:** Was it CN?

**Mr. DeLora:** VIA.

**Senator Riley:** Mr. DeLora, we understand that you have come here voluntarily, and that you went to a great deal of trouble and have given us a lot of information. If the committee asked you to examine the Amtrak costing and VIA costing approaches prepared by the staff of the Railway Transport Committee, would you be prepared to give us an objective comparison between your brief and this staff report?

**Mr. DeLora:** I cannot give you a hard and fast answer on that. I would have to see what is in the report before I could give you an answer. I would be glad to let the committee know by mail after I have had a chance to go through it. I am not an accountant and I would want to talk to somebody back home

[Traduction]

classe, les wagons-lits économiques, les chambrettes, les chambres.

Le système *Arts* avait aussi la capacité de transmettre des messages. Grâce à son ordinateur, *Amtrak* pouvait envoyer des messages internes dans tout son réseau. Elle disposait aussi de renseignements additionnels sur les principales caractéristiques des villes. L'ordinateur pouvait vous dire par exemple où se rendaient, à la gare de Chicago, les principales lignes du service de transport en commun, quels services hôteliers se trouvaient à proximité de la gare, à quelle distance se trouvait l'aéroport et d'autres renseignements du même genre. Le système *Arts* a vite été débordé à cause du volume d'utilisation et il y a seulement quelques mois, entre le début de l'année et Pâques, *Amtrak* a commencé à se servir du nouveau système informatique *Arrow* qui, en plus d'avoir les mêmes possibilités que le système *Arts*, fait une grande partie de la comptabilité interne d'*Amtrak* de même que le traitement de ses données; toutes ces opérations passent par le même ordinateur. Par exemple, si on veut savoir le coût d'un certain élément, on peut l'obtenir de l'ordinateur en utilisant la bonne formule. Les renseignements sur la paie y sont inclus. De même que toutes sortes d'autres renseignements. Je ne me souviens pas des chiffres exacts, mais ces possibilités quant aux réservations sont plusieurs fois supérieures à celles du système *Arts*.

Je ne connais pas le système de réservations de VIA et je ne sais pas quelle est sa capacité. Il lui sera essentiel de posséder un système informatique moderne. Comme je viens de le dire, je ne sais pas quel est le système de VIA ou quelle est sa capacité, mais un bon système d'ordinateurs est essentiel à un réseau moderne de transport des voyageurs.

**Le sénateur Riley:** Comment êtes-vous venu du Michigan jusqu'ici?

**M. DeLora:** J'ai pris le train, évidemment.

**Le sénateur Riley:** Jusqu'où avez-vous voyagé sur Amtrak?

**M. DeLora:** Je n'ai pas voyagé avec Amtrak. Je suis venu avec ma voiture jusqu'à Windsor et j'ai pris le train à Windsor.

**Le sénateur Riley:** Votre train était-il à temps?

**M. DeLora:** Je suis arrivé à Toronto à temps et à Ottawa avec cinq minutes d'avance.

**Le sénateur Rowe:** S'agissait-il du CN?

**M. DeLora:** C'était VIA.

**Le sénateur Riley:** Monsieur DeLora, nous savons que vous êtes venu ici de votre plein gré et que vous vous êtes donné beaucoup de mal pour nous donner des tas de renseignements. Si le Comité vous demandait d'étudier et de comparer les méthodes de calcul des coûts utilisées par Amtrak et celles de VIA préparées par le personnel du Comité des transports par chemins de fer, seriez-vous prêt à faire pour nous une comparaison objective entre votre exposé et ce rapport?

**M. DeLora:** Je ne peux pas vous donner de réponse définitive rapidement sur ce sujet. Je devrai d'abord consulter ce rapport avant de vous donner une réponse. Il me fera plaisir de répondre au Comité par la voie du courrier une fois que je l'aurai parcouru. Mais je ne suis pas comptable et j'aimerais



[Text]

who is familiar with that; I would have to have him go through it with me, and I will let you know later.

**Senator Riley:** Thank you very much.

**The Deputy Chairman:** In the agreement between Amtrak and the companies is there a provision to the effect that the passenger service would have priority at all times over the freight service, and how is that worked out in the final analysis?

**Mr. DeLora:** Amtrak is given priority over freight provided it does not materially affect freight service to shippers. That has been left a little vague because there are some times when you cannot give absolute priority to passenger service. That is a fact of life. If you are going to be sharing the same track it is impossible to do it one hundred per cent of the time. I do believe that since Amtrak has gone to court and started enforcing that provision, and made the railways demonstrate those cases in which there would be a material effect on the shippers, they have gotten much better co-operation from the railways, and it is just not that much of a problem any more. The delays are now due to factors other than freight train interference.

**The Deputy Chairman:** If any delay is caused to a freight train because of this priority that Amtrak has, is any cost charged to Amtrak for that delay?

**Mr. DeLora:** No.

**The Deputy Chairman:** Earlier in your evidence this morning you stated that there was quite a substantial increase in cost when travelling in your de luxe cars compared with travelling by airline first class. On the other hand, you also said that the train coach fare was substantially lower than that for travelling economy class by air. Could you give us the percentage increase or decrease compared with air fares?

**Mr. DeLora:** The one-way train fare between Detroit and Chicago is \$35; I believe a one-way air fare is \$81. There is no first class service on the Detroit-Chicago run. I cannot give you another example off the top of my head, but the de luxe cars would be anywhere from 10 to 25 per cent above air fare.

**The Deputy Chairman:** The train coach fare is lower than the airline economy class?

**Mr. DeLora:** It varies widely between some of the markets served. Detroit-Chicago has a lot of competitive airline services. The air fares there are not as high as as they are between some other places that I mentioned earlier. For example, on the Ashland-Chicago run the Amtrak fare is drastically lower than the airline fare; it may be one-third of the airline fare.

**The Deputy Chairman:** Are there any further questions?

[Traduction]

en parler à quelqu'un de chez moi qui connaît ce domaine; il me faudrait parcourir le rapport avec lui et je pourrais vous faire connaître ma réponse plus tard.

**Le sénateur Riley:** Merci beaucoup.

**Le président suppléant:** Dans l'accord entre Amtrak et les sociétés ferroviaires, existe-t-il une disposition prévoyant que le service voyageurs aura toujours priorité sur le service de transport des marchandises et comment cet accord fonctionne-t-il finalement?

**M. DeLora:** Le service Amtrak a la priorité par rapport au service de transport des marchandises à la condition que cela n'entrave pas le service de livraison aux expéditeurs. C'est à dessein que cela n'est pas très clair parce qu'il arrive parfois qu'il est impossible de donner une priorité absolue au service voyageurs. C'est un fait. Si vous partagez la même voie ferrée, il est impossible que vous passiez le premier dans 100 p. 100 des cas. Je pense vraiment que depuis qu'Amtrak a fait appel aux tribunaux pour exiger l'application de cette disposition prévoyant que les chemins de fer doivent faire la preuve qu'un délai affecterait directement les expéditeurs, les chemins de fer ont eu tendance à collaborer beaucoup mieux avec Amtrak, et le problème des priorités n'en est plus vraiment un. Les délais que l'on connaît actuellement ne sont pas causés par les trains de marchandises.

**Le président suppléant:** Si un train de marchandises est retardé à cause de cette priorité accordée à Amtrak, les coûts occasionnés par ce délai sont-ils facturés à Amtrak?

**M. DeLora:** Non.

**Le président suppléant:** Un peu plus tôt ce matin, vous avez dit qu'il en coûtait passablement plus cher de voyager dans vos voitures de luxe plutôt que par avion, même en première classe. Par contre, vous avez dit aussi que le voyage dans une voiture «coach» coûtait passablement moins cher que le voyage par avion en classe économique. Pouvez-vous nous donner des pourcentages qui nous permettraient de faire ces comparaisons?

**M. DeLora:** Le billet simple pour aller entre Detroit et Chicago en train coûte \$35; je pense que le même billet pour un voyage en avion coûte \$81. Il n'y a pas de service de première classe entre Detroit et Chicago. Je n'ai pas d'autres exemples en mémoire présentement, mais le prix du billet pour un wagon de luxe se situe entre 10 et 25 p. 100 de plus que celui du voyage par avion.

**Le président suppléant:** Le prix du billet en voiture «coach» est moins élevé que celui du voyage aérien en classe économique?

**M. DeLora:** Il y a beaucoup de différences suivant les marchés desservis. La concurrence est vive entre les lignes aériennes desservant Detroit et Chicago. Les tarifs aériens ne sont pas aussi élevés que lorsqu'il s'agit de certains des autres endroits dont j'ai parlé plus tôt. Par exemple, sur la route entre Ashland et Chicago, le billet d'Amtrak coûte beaucoup moins cher que le billet d'avion; il coûte peut-être le tiers de ce que coûte le billet d'avion.

**Le président suppléant:** Avez-vous d'autres questions?

[Text]

**Senator Bonnell:** I just want to thank Mr. DeLora for giving this evidence.

**The Deputy Chairman:** I would like to suggest that the committee entertain a motion that Mr. DeLora's opening statement in his brief be printed as an Appendix to today's proceedings, and that the Appendix and the proposed VIA Rail Canada act be identified as Exhibit 27-A and be made part of this committee's record.

**Senator Bonnell:** I so move.

**Senator Riley:** I second the motion.

**The Deputy Chairman:** Is that agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

(For opening statement see Appendix "27-A")

**The Chairman:** I am left with the very pleasant task of thanking Mr. DeLora for his appearance before us this morning, and for a significant contribution to our deliberations. I think the committee will draw substantial benefit from Mr. DeLora's vast experience in the passenger rail service. We are very appreciative of his efforts and the work he has done in preparing his statement and his proposed VIA Rail Canada act. He has travelled a long distance in order to appear before this committee, and I am sure I speak on behalf of all honourable senators when I say to Mr. DeLora: Thank you for your appearance, and I hope to see you again very soon.

**Mr. DeLora:** Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate those remarks.

**The Deputy Chairman:** Honourable senators, we will now hear from Dr. Heads, Executive Director of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, and other witnesses whose names I mentioned earlier. I understand Dr. Heads has a very brief opening statement to make, after which he will be ready to answer any questions put to him by members of the committee.

**Dr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** Thank you, Mr. Chairman. At the request of the Senate committee I have brought with me all of my colleagues who worked with me on the study, "A comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches." I also have with me Mr. McNeil, who did not in fact work on this study, but who nevertheless does a lot of railway passenger work in the committee, and I felt it desirable to have him here in case the Senate committee wished to ask questions on other areas in which he is expert.

**Senator Riley:** Would you mind introducing the others who are here?

**Dr. Heads:** I apologize for that omission.

**The Deputy Chairman:** I did that before you came to the meeting, Senator Riley, but go ahead, Dr. Heads.

**Dr. Heads:** I have with me Mr. Parry, who is the Assistant Director, Costing Systems Development; Mr. Murray, who is

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Je voudrais simplement remercier M. DeLora de son témoignage.

**Le président suppléant:** Je voudrais suggérer que le Comité considère une proposition à l'effet que l'exposé préliminaire de M. DeLora soit imprimé en annexe au compte rendu de ce jour, et que cette annexe de même que sa proposition de loi sur VIA Rail Canada soient identifiées comme Exhibit 27-A et fassent partie des registres de ce Comité.

**Le sénateur Bonnell:** J'en fais la proposition.

**Le sénateur Riley:** Appuyé.

**Le président suppléant:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

(L'exposé préliminaire est publié à l'appendice «27-A»).

**Le président:** Il me reste maintenant, et c'est un plaisir, à remercier M. DeLora de sa présence parmi nous ce matin et de son apport important à nos discussions. Je pense que le Comité profitera énormément de la vaste expérience que M. DeLora a acquise dans le domaine du service ferroviaire voyageurs. Nous lui sommes reconnaissants du travail et des efforts qu'il a consacrés à préparer son exposé de même que sa proposition de loi sur VIA Rail Canada. Il est venu de loin pour témoigner devant ce Comité et je me fais le porte-parole de tous les sénateurs lorsque je dis à M. DeLora: Merci de votre présence et j'espère vous revoir très bientôt.

**M. DeLora:** Merci beaucoup, monsieur le président. Vos remarques me font plaisir.

**Le président suppléant:** Honorables sénateurs, nous passons maintenant au témoignage de M. Heads, le directeur exécutif du Comité des transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports et des autres personnes dont j'ai donné le nom un peu plus tôt. Je pense que M. Heads a une courte déclaration préliminaire à faire, après quoi il pourra répondre à toutes les questions que les membres du Comité voudront bien lui poser.

**M. J. Heads, directeur exécutif, comité des transports par chemins de fer, Commission canadienne des transports:** Merci, monsieur le président. A la demande du Comité du Sénat, j'ai amené avec moi tous mes collègues qui ont travaillé avec moi à la rédaction de l'étude intitulée «Une comparaison entre les méthodes de calcul du prix de revient utilisées par Amtrak et par VIA». M'accompagne aussi M. McNeil, qui n'a pas vraiment travaillé à cette étude, mais qui travaille beaucoup, au sein du Comité, sur le sujet des voyageurs ferroviaires; j'ai cru préférable de l'amener avec nous pour le cas où les sénateurs voudraient poser certaines questions dans des domaines de sa spécialité.

**Le sénateur Riley:** Pourriez-vous nous présenter les autres témoins?

**M. Heads:** Excusez-moi, j'aurais dû le faire.

**Le président suppléant:** Je les ai déjà présentés avant que vous n'arriviez, sénateur Riley, mais vous pouvez y aller, monsieur Heads.

**M. Heads:** Il y a avec moi M. Parry, directeur adjoint de l'analyse des systèmes comptables de la direction de l'analyse



*[Text]*

the Chief of Special Costing Studies; Mr. Dawes, who is the Senior Analyst in the Rail Economic Analysis Branch, and Mr. Merritt, who is also a Senior Research Analyst. I have already mentioned that I have Mr. McNeil with me, and the reason why he is here.

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has been provided with copies of an RTC staff report entitled "A Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches" dated March 31, 1982. The present note highlights some of the major findings of the study and has been prepared in part to correct a misstatement given in a Canadian Press release dated May 27, 1982.

If I may depart momentarily from my text, I deal with this press release in item 6. To clarify the record, I should point out that I telephoned Canadian Press after the release came over the wire and asked that a correction be issued. Canadian Press did, in fact, issue a correction in accordance with my request. Unfortunately, it did not go out sufficiently rapidly to be caught by the press. I think in fairness to Canadian Press I should make it quite clear that they have dealt with this in a completely efficient and honourable manner.

The main conclusion of the study is that in 1980 VIA would have enjoyed an annual saving in the range of \$30 million to \$40 million from using the U.S. concept of strictly avoidable costs, rather than long-run variable costs as defined in CTC Costing Regulations. However, if VIA were to adopt the more generous incentive payments of Amtrak, this would reduce the range of savings to \$25 million to \$35 million.

The reason why VIA would make these savings is because Amtrak is not assessed charges relating to cost of capital, depreciation, property taxes and general administration in respect of train operations, maintenance of way and station services.

Under the Canadian costing methodology, VIA is reimbursing the operating railways for costs which would disappear if rail passenger services were discontinued. If the U.S. methodology were adopted in Canada, any reduction in expenses borne by VIA would be transferred to CN and CP.

Neither Amtrak nor VIA is making any contribution to the fixed costs of the operating railways. RTC Staff have calculated that, if Canadian railway passenger services were to meet fully-allocated costs, this would mean an addition of some 20 per cent to long-run variable costs.

The differences between costing methodologies are not a substantial, explanation for the gap between costs and revenues in the operation of passenger train services in Canada and, in the opinion of the writers of the RTC staff report, the costing methodology issue has assumed too high a profile in public discussion on the viability of rail passenger services. Specifically, in 1980 VIA operating revenues were \$136.7 million and operating costs were \$455.7 million, with a revenue recovery in relation to costs of 30 per cent. If use of the

*[Traduction]*

économique des chemins de fer; M. Murray, chef des études spéciales des prix de revient; M. Dawes, analyste principal des services ferroviaires, et M. Merritt, qui est aussi analyste principal de la recherche. J'ai déjà signalé la présence de M. McNeil, et la raison de sa présence.

Nous avons déjà distribué au Comité sénatorial permanent des transports et communications des copies d'un rapport interne du Comité des transports par chemins de fer intitulé «Une comparaison entre les méthodes de calcul du prix de revient utilisées par Amtrak et par VIA», du 31 mars 1982. Ce texte veut insister sur certaines des principales conclusions de l'étude et a été préparé entre autres afin de corriger une erreur commise dans un communiqué de la Presse canadienne publié le 27 mai 1982.

Je parle d'ailleurs de ce communiqué au paragraphe 6. Pour fins de clarification, je devrais souligner que j'ai téléphoné à la Presse canadienne dès que nous avons reçu ce communiqué et j'ai demandé au responsable de publier une correction. La Presse canadienne a publié une correction conformément à ma demande. Elle n'a malheureusement pas été publiée assez rapidement pour paraître dans les publications de cette journée-là. Pour être juste envers la Presse canadienne, je devrais dire sans équivoque que ses responsables ont agi dans cette affaire de façon tout à fait efficace et honorable.

La principale conclusion de cette étude est qu'en 1980, VIA aurait pu économiser entre 30 et 40 millions de dollars si cette société avait adopté le concept américain des coûts non absolument essentiels plutôt que des coûts variables à long terme définis dans les règlements sur l'établissement des prix de revient de la CCT. Cependant, si VIA adoptait la méthode plus généreuse des paiements incitatifs qu'utilise Amtrak, les économies seraient réduites de 25 à 35 millions.

La raison pour laquelle VIA ferait ces économies est qu'Amtrak ne participe pas aux frais d'immobilisation, de dépréciation, d'impôts fonciers et d'administration générale quant à l'exploitation des trains, à l'entretien de la voie et des gares.

En vertu de la méthode canadienne, VIA rembourse aux chemins de fer les frais qui n'existeraient pas s'il n'y avait pas de service voyageurs. En vertu de la méthode américaine, toute réduction des dépenses de VIA serait transférée au CN et au CP.

Ni Amtrak ni VIA ne participe aux frais fixes d'exploitation des chemins de fer. Le personnel du C.T.C.F. a calculé que si les services ferroviaires canadiens à l'intention des voyageurs devaient assumer tous les coûts qui leur sont imputés, cela ajouterait quelque 20 p. 100 à leurs coûts variables à long terme.

Les différences qui existent entre les méthodes de calcul des prix de revient ne suffisent pas pour expliquer l'écart entre les coûts et les revenus dans l'exploitation de services ferroviaires au Canada et, de l'avis des rédacteurs du rapport interne du C.T.C.F., la méthode d'établissement des prix de revient a pris une importance démesurée dans la discussion publique de la viabilité des services voyageurs. Plus précisément, en 1980, les revenus d'exploitation de VIA s'élevaient à 136.7 millions de dollars alors que les coûts de fonctionnement s'élevaient à



## [Text]

U.S. costing methodology were to reduce VIA costs by, say, \$30 million to \$425.7 million, revenue recovery in respect of costs would be only 32.1 per cent. This would still leave over two-thirds of costs not covered by revenues. Secondly, the study shows that in the U.S. revenue recovery in relation to costs was a little higher than in Canada. However, for the Amtrak system as a whole operating revenues amounted to only 37 per cent of operating costs, while for routes outside the northeast corridor the recovery rate was only 35 per cent. I was interested to note that the figures quoted earlier by Mr. DeLora were broadly in line with these figures that we have given in our report.

The RTC staff report is a study of costing approaches. A Canadian Press release of May 27 stated that I had informed the House of Commons Standing Committee on Transport that VIA:

... would have saved \$30 million to \$40 million in 1980 if it had signed a fixed-cost contract with Canadian National Railways and CP Rail.

The RTC staff report deals with costing methodologies and not with contractual arrangements. I made no comment on the contracts, as these do not fall within my area of responsibility.

**The Deputy Chairman:** Thank you, Dr. Heads.

**Senator Rowe:** In that last reference you say that VIA would have saved \$30 million to \$40 million in 1980 if it had signed a fixed-cost contract with Canadian National Railways and CP Rail. It did not have that fixed-cost contract. Was this because they were forbidden to have it, or was it an oversight or neglect, a prohibition, or what?

**Dr. Heads:** What I was trying to explain in the report was that it is the U.S. costing methodologies and not the fixed contract *per se* that would have made the savings. The Canadian Transport Commission was not involved in the negotiations of the contracts between VIA and the operating railways, CN Rail and CP Rail. I therefore have no authority to voice any opinion whatsoever on the nature of the contractual arrangements. My concern with the Canadian Press release was that it appeared that I was voicing an opinion in an area in which I have absolutely no responsibility and no right to voice an opinion.

**The Deputy Chairman:** Senator Rowe, perhaps I might intervene to ask Dr. Heads a question. Were these contractual arrangements between VIA and the operating companies negotiated by Transport Canada or by VIA itself?

**Dr. Heads:** I am not entirely knowledgeable on this. I think it was by Transport Canada. I suppose VIA was almost in existence at that time.

**The Deputy Chairman:** It barely exists at present.

## [Traduction]

455,7 millions, les revenus permettant de recouvrer environ 30 p. 100 des frais. Dans l'hypothèse où l'utilisation de la méthode américaine d'établissement des prix de revient permettrait de réduire les coûts de VIA de, par exemple, 30 millions de dollars, soit à 425,7 millions de dollars, le rapport serait seulement de 32,1 p. 100. Il y aurait encore les deux tiers des coûts qui ne seraient pas compensés par des revenus. Deuxièmement, l'étude révèle qu'aux États-Unis, le rapport entre les revenus et les coûts était un peu plus élevé qu'au Canada. Cependant, pour l'ensemble du réseau Amtrak les revenus d'exploitation s'élevaient à seulement 37 p. 100 des coûts d'opération alors que pour les routes autres que celles du corridor du Nord-Est, le rapport était seulement de 35 p. 100. J'ai remarqué que les chiffres cités plus tôt par M. DeLora concordaient généralement avec les chiffres qui apparaissent dans notre rapport.

Le rapport interne du C.T.C.F. est une étude des approches à l'établissement des prix de revient. Un communiqué de la Presse canadienne du 27 mai indiquait que j'avais informé le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes que VIA:

... aurait économisé entre 30 et 40 millions de dollars en 1980 si cette société avait conclu un contrat avec le CN et le CP.

Le rapport interne du C.T.C.F. traite des méthodes d'établissement des prix de revient et non des ententes contractuelles. Je n'ai pas fait de commentaires sur les contrats étant donné que ceux-ci ne sont pas de mon ressort.

**Le président suppléant:** Merci, monsieur Heads.

**Le sénateur Rowe:** Dans cette dernière citation vous dites que VIA aurait économisé entre 30 et 40 millions de dollars en 1980 si la société avait signé un contrat avec le CN et le CP. Un tel contrat n'existait pas. Est-ce parce que la chose est défendue, parce qu'on n'y a pas pensé, qu'on a négligé de le prévoir, pourquoi?

**M. Heads:** Je tentais d'expliquer dans ce rapport que c'est grâce à la méthode d'établissement des prix de revient utilisée aux États-Unis et non à cause de la nature du contrat que l'économie aurait été possible. La Commission canadienne des transports n'a rien eu à voir avec la négociation des contrats entre VIA et les chemins de fer du CN et du CP. Je n'ai donc aucune compétence pour formuler quelque opinion que ce soit sur la nature des accords contractuels. Le communiqué de la Presse canadienne me préoccupait parce qu'il semblait indiquer que j'avais exprimé un avis sur une question qui n'est absolument pas de mon ressort et sur laquelle je n'ai pas le droit d'exprimer mon avis.

**Le président suppléant:** Sénateur Rowe, j'aimerais poser une question à M. Head. Ces accords contractuels entre VIA et les chemins de fer ont-ils été négociés par Transports Canada ou par la société VIA elle-même?

**M. Heads:** Je ne suis pas vraiment au courant. Je pense qu'il s'agissait de Transports Canada. J'imagine que VIA existait à peine à cette époque-là.

**Le président suppléant:** C'est encore le cas présentement.

[Text]

**Dr. Heads:** Our involvement in the contract was that it was stated that the charges from CN and CP Rail to Via had to be audited in accordance with the CTC costing methodologies.

**Senator Rowe:** Are you aware that in its appearances before this committee VIA has repeatedly voiced its objections to the fact that they do not know where they stand from one month to another? At the end of a month, and again at the end of a year, they are presented with something that they have no control over.

**The Deputy Chairman:** May I add that there are even lapses of about two years before they get the final costing charge.

**Senator Rowe:** Yes, precisely.

**Dr. Heads:** I will try to respond very briefly to that. I had not come particularly prepared on this subject as I understood that the Senate committee was hearing from us on this next week. However, I think that it is fairly common knowledge that recently the amount of information provided to VIA has been greatly increased. CN provides a very lengthy computer print-out, and I think on one occasion we brought an example of this to the Senate committee. This is provided every month. CP is also improving its provision of information.

We have completed the final audits for the settlement invoices of the charges for 1978 and 1979. We will complete 1980 by the end of this year. Nineteen eighty-one cannot yet be completed because the figures are only coming in for the year and we have not yet been able to carry out the regression equations necessary on this. I would admit that we are now one year behind, that we should have completed 1981 by now. However, we only commenced doing these audits in early 1981, because there is a great problem of provision of resources.

I also note that in a recent issue of the *Ottawa Citizen* it was stated that we had completed the 1979 audit and that we were now three years behind. From 1979 that means 1980, 1981 and 1982. How we were expected to have completed the VIA audit for 1982 before the end of May 1982 was something which rather passed my comprehension at the time.

**Senator Rowe:** When Canadian Press issued a correction, did the correction get the same publicity as the original statement?

**Dr. Heads:** No, it did not get any coverage at all. However, I think this is in the nature of things, that a press release goes out and is published. The correction was to some extent of vital importance to me, because I did not wish to be accused of making public utterances on an area where I have absolutely no mandate. Fortunately, the comments were all in the transcript of the House of Commons committee, and fortunately none of my bosses imagined that I had made that statement, so I was not in fact embarrassed. As I have already said, I think

[Traduction]

**M. Heads:** Notre seule intervention dans ce contrat fut de déclarer que les sommes facturées à VIA par le CN et le CP devaient être vérifiées conformément aux méthodes d'établissement des prix de revient de la C.C.T.

**Le sénateur Rowe:** Savez-vous que chaque fois que la société VIA a comparu devant ce Comité, elle s'est constamment opposée au fait qu'elle ne savait jamais d'un mois à l'autre quelle était sa position? A la fin de chaque mois et à la fin de chaque année on lui présente un compte et elle n'a rien à dire.

**Le président suppléant:** Puis-je ajouter qu'il arrive parfois qu'il s'écoule deux ans avant que VIA ne reçoive la facture définitive.

**Le sénateur Rowe:** Oui, exactement.

**M. Heads:** Je vais tenter de répondre brièvement à cette question. Je ne me suis pas préparé pour traiter expressément de cette question, étant donné que je croyais que nous devions revenir pour en discuter la semaine prochaine. Cependant, je pense qu'à peu près tout le monde sait que depuis peu la quantité de renseignements que reçoit VIA a été augmentée de beaucoup. CN lui donne un très long état mécanographique et je pense que nous vous en avons déjà montré un exemplaire. Il y en a un à chaque mois. Le CP fournit lui aussi plus de renseignements.

Nous avons terminé les vérifications finales du règlement des factures de 1978 et 1979. Nous terminerons la vérification de celles de 1980 à la fin de cette année. Il est impossible de terminer la vérification des factures de 1981, parce que les chiffres pour cette année-là viennent tout juste de nous être fournis et que nous n'avons pas encore pu faire les équations régressives nécessaires pour cette vérification. J'admettrais que nous avons une année de retard, que nous aurions dû en avoir terminé actuellement avec l'année 1981. Cependant, nous n'avons commencé à faire ces vérifications qu'au début de 1981 parce que nous manquons énormément de ressources.

Je vous signalerai aussi que dans un numéro récent, le journal *The Citizen* d'Ottawa annonçait que nous en avions terminé avec les vérifications pour l'année 1979 et que nous étions donc en retard de trois ans. Depuis 1979, il y a 1980, 1981 et 1982. Comment pouvait-on s'attendre à ce que nous terminions la vérification des livres de VIA pour 1982 avant la fin de mai 1982, c'est là quelque chose que je ne pouvais pas comprendre.

**Le sénateur Rowe:** Lorsque la Presse canadienne a publié la correction, celle-ci a-t-elle obtenu la même publicité que le communiqué original?

**M. Heads:** Non, personne ne l'a repris. Cependant, je pense qu'il est normal qu'un communiqué de presse soit expédié et publié. La correction était très importante pour moi, parce que je ne voulais pas qu'on puisse m'accuser de faire des insinuations en public sur une question qui ne relève absolument pas de ma compétence. Heureusement, tous mes commentaires ont été rapportés dans le compte rendu du Comité de la Chambre des communes et aucun de mes patrons n'a cru que j'avais fait cette déclaration. Je n'ai donc pas été dans l'eau chaude.



## [Text]

that Canadian Press did its best to correct that misstatement, and I certainly appreciate what they tried to do.

**The Deputy Chairman:** Amongst the many objections voiced by VIA staff here before this committee was one to do with switching charges. We were given the example of switching charges being sent to VIA without a mention as to where the switching took place, thus placing them in the awkward position of not being able to verify that the switching was done or whether or not it should have been avoided. They had no information whatsoever about the basis of the switching charges.

**Dr. Heads:** I would like to pass that question to one of my colleagues, either Mr. Merritt or Mr. McNeil.

**Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** In the committee's verification for settlement invoices we do in fact get full information from the railways on the location of switching and the switching times involved. We compare these with standards from studies that were carried out by committee staff in the 1970s, and we verify that they are in fact reasonable. The verification then becomes part of the settlement invoice recommendation that goes from the commission to the Minister of Transport and VIA Rail.

**The Deputy Chairman:** Is any effort made to avoid the thirteenth and fourteenth bills, which are sometimes received after some delay? We had an example where it was over a year before the fourteenth bill was received by VIA.

**Dr. Heads:** The thirteenth and fourteenth bills are, of course, specified in the contracts, in which, as I have already mentioned, the Canadian Transport Commission was not involved. Essentially, what is happening is that VIA is receiving twelve monthly bills in order to pay for the bulk of charges as things continue. The thirteenth bill is put in, I think, four to six months after the end of the year to which the bills relate. In the Canadian Transport Commission we have, in fact, been called upon to try to do initial audits from the thirteenth bill prior to doing a final audit. The items in the thirteenth bill are quite a miscellany. There are items where it appears that VIA has consumed more work units, more diesel miles for example, than it originally specified and ordered from the contracting railways. In other words, what VIA is paying in the thirteenth bill is for additional work performed.

There have been cases in the thirteenth bill for the year 1980 where the railways—and I think this is particularly so in the case of CN Rail—had neglected to make charges to VIA as a result of some form of oversight during the course of the year. There is an item, which in fact is quite small, amounting in total to approximately \$3.5 million out of a thirteenth bill of \$13.1 million, I think. This was caused in 1980 by revisions to the costing methodologies. In other words, for that amount, changes in the costing methodologies in CTC are responsible.

## [Traduction]

Comme je l'ai déjà dit, je pense que la Presse canadienne a tenté tous les efforts possibles pour corriger son communiqué et je lui suis reconnaissant de ses efforts.

**Le président suppléant:** L'une des choses auxquelles les représentants de VIA se sont opposés devant ce Comité, c'était la facturation des frais d'aiguillage. Ces gens nous ont donné l'exemple de frais d'aiguillage qui étaient facturés à VIA sans qu'il y ait d'indication de l'endroit où avait eu l'aiguillage, ce qui les empêchait virtuellement de vérifier si vraiment l'aiguillage avait eu lieu ou encore s'il aurait pu être évité. Ils ne disposaient d'aucun renseignement pour justifier ces comptes.

**M. Heads:** J'aimerais demander à l'un de mes collègues, M. Merritt ou M. McNeil de répondre à cette question.

**M. J. A. D. McNeil, chef de la mise en pratique et de la détermination des systèmes, Direction de l'analyse des services ferroviaires, Comité des Transports par chemins de fer, Commission canadienne des Transports:** Lorsque le Comité reçoit des chemins de fer des factures pour fins de vérification, nous y retrouvons tous les renseignements nécessaires pour trouver à quel endroit et à quel moment l'aiguillage a eu lieu. Nous comparons ces factures avec des normes établies lors d'études menées au cours des années 1970 par le personnel de la Commission et nous nous assurons que les factures sont raisonnables. La vérification fait alors partie de la recommandation de règlement que la Commission fait au ministère des Transports et à la société VIA Rail.

**Le président suppléant:** Est-ce que l'on tente quoi que ce soit pour éliminer la treizième et la quatorzième factures qui arrivent parfois après certains délais? On nous a fait part d'un exemple où la quatorzième facture n'est parvenue à VIA qu'un an après.

**M. Heads:** Ces treizième et quatorzième factures sont évidemment prévues au contrat et, comme je l'ai déjà dit, la Commission canadienne des Transports n'a rien eu à voir avec ces contrats. Essentiellement, VIA reçoit douze factures mensuelles afin d'acquitter la majorité des frais. La treizième facture arrive, je crois, de quatre à six mois après la fin de l'année. On a déjà demandé à la Commission canadienne des Transports de faire une vérification préliminaire de la treizième facture avant de faire une vérification finale. La treizième peut comprendre beaucoup d'éléments divers. Par exemple, on peut y noter que VIA a consommé plus d'unités de travail ou plus de carburant diesel, par exemple, que ce qui avait été prévu et commandé au départ, auprès des chemins de fer. En d'autres termes, VIA paie à partir de cette treizième facture le travail additionnel accompli.

Certains des éléments de la treizième facture de l'année 1980 y ont été inclus à cause de la négligence des chemins de fer, particulièrement du CN, de facturer certains frais à VIA au cours de l'année, comme ils auraient dû le faire. Il y a un autre élément, assez minime, qui se monte en tout à environ 3,5 millions de dollars sur un total de 13,1 millions de dollars pour la treizième facture, je crois. Cela s'est produit en 1980 à cause de la révision des méthodes d'établissement des prix de revient. Autrement dit, ce sont les changements apportés aux



*[Text]*

But this was for only \$3.6 million of the total of, I think, \$13.1 million from CN and roughly \$3.5 million from CP. There have been no changes in costing methodologies subsequent to this which would affect any thirteenth bills for 1981 or 1982.

As far as the fourteenth bill is concerned, that is the settlement invoice, and we completed the settlement invoice audit for 1979; this was reported to the Minister of Transport on March 31, 1982. There has indeed been a backlog on that, but, as I explained earlier in response to a question from Senator Rowe, we are catching up on that.

**Senator Bonnell:** I note that item 3 of your opening statement says:

Under the Canadian costing methodology, VIA is reimbursing the operating railways for costs which would disappear if rail passenger services were discontinued.

That would cause me to think that if the rail passenger service from here to Vancouver were discontinued there would be no more costs for those rails. Do you not pay anything for the use of those rails running across there if VIA is not paying the rail cost?

**Dr. Heads:** In respect of maintenance of way, I regret that I am going to have to give you a slightly lengthy answer, for which I apologize. The Canadian Transport Commission has carried out a large number of studies, using primarily regression analysis, to determine to what extent maintenance resulting from wear of rails is caused by time and by factors not connected with traffic, and to what extent it is caused by traffic actually moving over the rails. The results of these studies, in broad terms, are that 40 per cent of the total cost of maintaining the way is not related to traffic, it is a fixed cost, and in respect of that part of the cost of maintenance of way VIA pays nothing. The remaining 60 per cent of the costs of maintenance of way have been established to appear to vary with the amount of traffic going over the way. This is assessed to freight and passenger traffic in accordance with the gross ton miles of freight traffic and gross ton miles of passenger traffic passing over the tracks.

**Senator Bonnell:** That's all fine, but that does not mean for one minute that the cost of operating that rail or keeping it there would not increase for the railroads if VIA did not have a passenger train going over it. It seems to say to me, whether it is right or wrong, that under the Canadian costing methodology VIA Rail is reimbursing the operating railways for costs which would disappear if rail passenger services were discontinued. If the train stopped the costs would be the same for that track going to British Columbia; they would not disappear.

**Dr. Heads:** The study of our regression analysis suggests that some of those maintenance costs would be reduced if there were less traffic.

*[Traduction]*

méthodes d'établissement des prix de revient de la C.C.T. qui ont entraîné cet écart. Mais cet écart n'était que de 3,6 millions de dollars sur un total de 13,1 millions de dollars du CN et d'environ 3,5 millions de dollars du CP. Il n'y a pas eu d'autres changements dans les méthodes d'établissement des prix de revient pour avoir une influence quelconque sur les treizièmes factures de 1980 ou 1982.

Pour ce qui est de la quatorzième facture, il s'agit de la facture finale et nous avons terminé la vérification de celle de 1979; nous en avons fait rapport au ministre des Transports le 31 mars 1982. Nous avons pris quelque retard dans ce domaine mais, comme je l'ai expliqué tout à l'heure en répondant au sénateur Rowe, nous rattrapons notre retard actuellement.

**Le sénateur Bonnell:** Je remarque qu'à l'article 3 de votre déclaration préliminaire, vous dites ceci:

Avec la méthode canadienne d'établissement des prix de revient, VIA rembourse aux chemins de fer les coûts qui n'existeraient plus si les services ferroviaires voyageurs étaient abandonnés.

Cela m'amène à penser que si le service voyageurs d'ici à Vancouver était abandonné, il n'y aurait plus aucun coût qui soit rattaché à ces chemins de fer. Ne payez-vous rien pour l'utilisation de ces voies ferrées qui traversent le continent si VIA ne paie pas le coût des voies ferrées?

**M. Heads:** En ce qui touche l'entretien de la voie ferrée, ma réponse sera assez longue et je vous prie de bien vouloir m'excuser. La Commission des Transports a mené un grand nombre d'études, principalement à partir d'analyses régressives, afin de déterminer jusqu'à quel point l'entretien nécessité par l'usure des rails est occasionné simplement par le temps ou par des facteurs non reliés à l'utilisation, et quelle proportion de cette usure vient des trains qui circulent sur les voies. Les résultats généraux de ces études démontrent que 40 p. 100 de l'ensemble des frais d'entretien des voies n'a rien à voir avec l'utilisation, mais qu'il s'agit là d'un coût fixe, et VIA ne paie absolument rien de cette partie des coûts d'entretien. Le reste des coûts d'entretien, 60 p. 100, semble varier avec la densité de la circulation. Ce coût est réparti entre les services marchandises et voyageurs, suivant le nombre brut de tonnes-milles de chaque service sur les voies.

**Le sénateur Bonnell:** Tous ça est bien beau, mais cela ne signifie pas du tout que le coût de fonctionnement ou d'entretien des voies ferrées n'augmenterait pas si VIA ne l'utilisait pas pour ses trains de voyageurs. J'ai l'impression, je peux me tromper, que la méthode canadienne d'établissement des prix de revient prévoit que VIA rembourse aux chemins de fer les coûts qui disparaîtraient si on abandonnait le service voyageurs. Si on abandonnait ce train, les coûts associés à la voie ferrée se rendant jusqu'en Colombie-Britannique seraient les mêmes; ils ne disparaîtraient pas.

**M. Heads:** Notre analyse régressive indique que certains coûts d'entretien seraient moindres si la circulation diminuait.

[Text]

**Senator Bonnell:** Some, but you do not say some here; you say they would all disappear. It does not say some of the operating costs; it says operating costs; the costs would disappear.

**Dr. Heads:** I'm sorry, but I think this is a piece of rather loose verbiage. What we meant here was that the proportion of maintenance and operating costs which are charged to VIA Rail would disappear.

Perhaps I might ask a question of my colleague Mr. Murray. Is that permissible, Mr. Chairman?

**The Deputy Chairman:** Yes.

**Dr. Heads:** We are showing a figure in 1980 of \$42 million as being the total charge assessed to VIA Rail under maintenance of way. This figure is given on page 27 of the report. I am wondering if Mr. Murray can off the top of his head give a rough estimate of how that relates to total railway costs relating to maintenance of way, total in the sense of those borne by freight, those borne by passengers and those regarded as not variable with traffic.

**Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Cost systems Development, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** That is a very difficult question but I will try to answer to the best of my ability. I think what you have been asking, senator, is whether these costs for VIA would disappear. The minute a passenger train is discontinued these costs would disappear for VIA, because VIA is charged on a 1,000 gross ton miles basis for that train, and these costs would disappear.

**Senator Bonnell:** I know the costs would disappear for VIA if they stopped running the train, but this gives the impression that the costs would disappear for CP and CN because VIA stopped running a passenger train over that rail. I say the rail must still be maintained, CN and CP must still have that rail whether the passenger train goes over it or not, they must still surely have engines to haul trains, they must still have a repair shop to repair the trains, regardless of whether a passenger train goes on the rail or not.

**Mr. Murray:** I agree with what you say, but—

**Senator Bonnell:** Therefore that statement is not 100 per cent true.

**Mr. Murray:** It is 100 per cent true.

**Senator Bonnell:** It is 100 per cent true?

**Mr. Murray:** Yes, because when the regression is run we are developing the variable portion, which Dr. Heads said was 60 per cent, variable with traffic, and there is maintenance of way related to passenger train service. If that service were discontinued there would be less maintenance of way on the track. I cannot explain it any better than that.

The question Dr. Heads wants me to answer is: How much of maintenance of way is related to freight and how much is

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Certains. Mais ici vous ne parlez pas de certains; vous dites que tous les coûts disparaîtraient. Le document ne parle pas de certains coûts de fonctionnement, il parle des coûts de fonctionnement qui disparaîtraient.

**M. Heads:** Je regrette, mais il me semble que c'est là jouer sur les mots. Ce que nous voulons dire c'est que la partie des frais d'entretien et des coûts de fonctionnement qui est facturée à VIA disparaîtrait.

Me serait-il possible, monsieur le président, de poser une question à mon collègue, M. Murray?

**Le président suppléant:** Oui.

**M. Heads:** Dans notre rapport de 1980, nous indiquons que VIA Rail a dû payer 42 millions de dollars pour l'entretien des voies ferrées. C'est à la page 27 de notre rapport. Je me demande si M. Murray pourrait sans faire de recherche, nous donner une estimation rapide de la répartition de ces coûts totaux d'entretien des voies entre les services marchandises, les services voyageurs et les coûts qui ne sont pas affectés par la circulation.

**M. D. I. Murray, chef des études spéciales des prix de revient, analyse des systèmes du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:** C'est là une question difficile, mais je vais faire de mon mieux pour y répondre. Je ne pense pas que vous ayez demandé, sénateur, si ces coûts ne seraient plus facturés à VIA. Aussitôt qu'un train de voyageurs ne circule plus, ces coûts ne seraient plus facturés à VIA parce que VIA est facturée à partir des tonnes-milles roulés par ses trains et ces coûts disparaîtraient alors.

**Le sénateur Bonnell:** Je sais que ces coûts ne seraient plus facturés à VIA si elle n'utilisait plus ses trains, mais l'impression qui découle est que les coûts n'existeraient plus pour le CP et pour le CN parce que VIA cesserait d'utiliser la voie ferrée pour faire circuler ses trains. Moi, je prétends que la voie ferrée doit encore être entretenue, et que le CN et le CP doivent encore disposer de cette voie; qu'un train de voyageurs l'utilise ou non, ces chemins de fer doivent sûrement disposer malgré tout de locomotives pour tirer leurs trains, d'un atelier de réparation pour leurs trains, qu'il y ait un train de voyageurs qui circule sur la voie ou non.

**M. Murray:** Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais...

**Le sénateur Bonnell:** En conséquence, cette déclaration n'est pas entièrement vraie.

**M. Murray:** Oui, elle est tout à fait vraie.

**Le sénateur Bonnell:** Tout à fait?

**M. Murray:** Oui, parce que lorsque nous faisons cette régression, nous étudions la portion, qui est de 60 p. 100 d'après M. Heads et qui varie avec la circulation; certains travaux d'entretien de la voie sont reliés au service ferroviaire voyageurs. Si ce service était abandonné, il y aurait moins de travaux d'entretien à faire sur la voie ferrée. Je ne peux pas expliquer le phénomène plus clairement.

La question à laquelle M. Heads voudrait que je réponde est celle-ci: combien des frais d'entretien de la voie sont



[Text]

the passenger being charged. I would say this \$42 million of maintenance of way is approximately 10 per cent or 15 per cent, in that range, of the total charges for maintenance of way to passengers. That is just off the top of my head.

**The Deputy Chairman:** If you will permit me, Senator Bonnell, I should like to ask a question. What method is being used to relate the costs of maintenance of the rail tracks to the passenger service compared with the freight service? I understand the heavier the equipment the heavier would be the cost of maintenance, but how can you relate a portion of that maintenance to passenger service compared with freight service?

**Dr. Heads:** This is done having established that 60 per cent of the cost is variable. One has figures of the total number of gross ton miles performed by passenger trains and the total of gross ton miles performed by freight trains; one just adds the two figures up, estimates the passenger as a percentage of the total, and that is the proportion assessed to passenger.

In the past, before the establishment of VIA Rail, and indeed I think before the 1969 costing inquiry, the practice was to take passenger gross ton miles and count it as being two gross ton miles as against one for freight. That, of course, meant the charges assessed to passenger trains were rather higher than they are now. That practice has been discontinued. Now we simply take all the gross ton miles of passenger trains, all the gross ton miles of freight trains, and the proportion of cost assessed to passenger is in the same ratio as total passenger gross ton miles are to the total of passenger and freight together.

**The Deputy Chairman:** But do you also take into account the speed at which the trains travel? Passenger trains travel faster than freight trains.

**Dr. Heads:** No, we do not. Indeed, if we did I think this would increase the cost assessed to passenger trains, because passenger trains, as you say, are travelling faster than freight trains and need higher quality track maintenance.

**The Deputy Chairman:** How is this percentage arrived at?

**Dr. Heads:** We have figures reported to us of the total gross ton miles travelled by passenger trains and by freight trains. These are figures reported to us by the railways. These are not estimates; these are actual figures.

**Senator Rowe:** I understood you to use the word "estimate" earlier. Really there is no estimate. You would actually be using hard figures, wouldn't you?

**Dr. Heads:** Yes. Thank you for that correction, senator. I should not have said "estimate", I should have said "calculation."

**Senator Bonnell:** In item 4 you say:

Neither Amtrak nor VIA is making any contribution to the fixed costs of the operating railways.

[Traduction]

imputés au service marchandises et combien le sont au service voyageurs. Je dirais que des 42 millions de dollars d'entretien des voies, environ 10 ou 15 p. 100 des frais sont assumés par le service voyageurs. Mais je n'ai pas vérifié ces chiffres.

**Le président suppléant:** Si vous me le permettez, sénateur Bonnell, j'aimerais poser une question. Quelle méthode utilise-t-on pour répartir les frais d'entretien des voies ferrées entre le service voyageurs et le service marchandises? Si je comprends bien, plus le matériel est lourd, plus les frais d'entretien seraient élevés, mais comment peut-on rattacher une partie des frais d'entretien au service voyageurs et une autre au service marchandises?

**M. Heads:** On fait cette répartition après avoir accepté le fait que 60 p. 100 des coûts sont variables. Nous disposons des statistiques quant au nombre total de tonnes-milles bruts parcourus par les trains de voyageurs et par les trains de marchandises; nous additionnons ces deux chiffres, calculons le pourcentage représenté par le transport des voyageurs et c'est là la proportion attribuée au service voyageurs.

Avant la création de VIA, et même je pense avant l'étude sur les prix de revient de 1969, on avait l'habitude de considérer que les tonnes-milles du service voyageurs comptaient pour deux fois plus que la même unité de mesure transportée par le service marchandises. Cela impliquait évidemment que les services voyageurs payaient une plus grande partie des frais que maintenant. Ce n'est plus ainsi que l'on fonctionne. Nous prenons actuellement l'ensemble des tonnes-milles des services voyageurs et des services marchandises sur une même base et nous calculons la répartition à partir de là.

**Le président suppléant:** Considérez-vous aussi la vitesse de déplacement des trains? Les trains de voyageurs se déplacent plus vite que les trains de marchandises.

**M. Heads:** Non, nous n'en tenons pas compte. Si nous le faisons, il est certain que cela augmenterait la portion des coûts imputés aux trains de voyageurs parce que ceux-ci, comme vous le dites si bien, se déplacent plus vite que les trains de marchandises et que les voies ferrées qu'ils utilisent doivent être mieux entretenues.

**Le président suppléant:** Comment en arrive-t-on à ce pourcentage?

**M. Heads:** Nous recevons des rapports quant au nombre total de tonnes-milles parcourus par les trains de voyageurs et par les trains de marchandises. Ce sont les chemins de fer qui nous donnent ces chiffres. Il ne s'agit pas de prévisions, mais de statistiques réelles.

**Le sénateur Rowe:** Vous avez utilisé tout à l'heure l'expression «estimation». Il ne s'agit pas vraiment d'une estimation, ce sont des statistiques que vous utilisez, n'est-ce pas?

**M. Heads:** Oui. Je vous remercie d'avoir fait cette correction, Sénateur. Je n'aurais pas dû dire «estimation», j'aurais dû dire «calcul».

**Le sénateur Bonnell:** Au paragraphe 4, vous dites ceci:

Ni Amtrak ni VIA ne contribue aux frais fixes des chemins de fer.



[Text]

Could you explain that a little bit?

**Dr. Heads:** Yes, certainly. In the example I just gave relating to maintenance of way I explained that 60 per cent of the costs were considered variable. The other 40 per cent are considered fixed. There are certain aspects of railway operations, such as tunnels and bridges, that are considered fixed, because if you don't have a tunnel through a mountain you cannot run either a freight train or a passenger train. There are certain proportions, although not all, of general administration costs that are considered fixed. For cost categories of that type there is no contribution made by VIA to the railway costs. We have estimated that if VIA were to move from the long-run variable cost concept used at the moment to fully allocated costs—in other words, if we were to make a contribution to this 40 per cent of maintenance of way costs that do not vary with traffic—the costs of VIA would increase by some 20 per cent. I stress that we are making this as a calculation and in no way as a recommendation.

**Senator Riley:** As a matter of record, Dr. Heads, would you mind telling us what your background is? We do not want a complete curriculum vitae but could you just give us a summary?

**Dr. Heads:** I have Master of Arts and Master of Science degrees from Cambridge University in England. I have a Ph.D. in agricultural economics, specializing in transportation, from the University of Manitoba. Prior to coming to Canada fifteen years ago I was employed in the private sector, not in the transportation field, in England. I worked from 1967 to 1974 as Director of the Economics and Transportation Branch of the Department of Industry and Commerce in the province of Manitoba, where I was employed for roughly two-thirds of my time on transport issues, mainly rail, mainly in the areas of freight rates, costing matters and things of that type. I joined the Canadian Transport Commission in 1974, in the Research Branch. I worked in the Research Branch until 1980, and I became Executive Director of the Railway Transport Committee in 1981.

**Senator Riley:** Did you work on the preparation of this report on a comparison of Amtrak and VIA yourself?

**Dr. Heads:** Yes, I did indeed. The undertaking to produce the report was made to the House of Commons Standing Committee on Transport. We commenced work on this by going down at the beginning of January, 1982, to visit in Washington with Amtrak, with the federal rail administration and other organizations there. The people who went on that visit were Mr. Murray, Mr. Parry, Mr. Dawes and myself. At that time Mr. Merritt was not working on the project. We spent, I think, three working days down there. We then came back and discussed how we should construct the report. I discussed this with the staff. I believe the first draft as to how we might produce this was outlined by Mr. Dawes, but I may be incorrect on that.

[Traduction]

Pourriez-vous expliquer cette déclaration?

**M. Heads:** Certainement. Dans l'exemple que je viens de vous donner, celui de l'entretien de la voie, j'expliquais que 60 p. 100 des coûts étaient considérés comme variables. Les autres coûts qui constituent 40 p. 100 sont considérés comme fixes. Il existe certains éléments du fonctionnement d'un chemin de fer, par exemple les tunnels et les ponts, que l'on considère comme fixes, parce que s'il n'existe pas de tunnel dans une montagne, vous ne pouvez pas y faire passer des trains, qu'ils soient de marchandises ou de voyageurs. Il y a une partie de certains frais d'administration générale que l'on considère comme fixes. Pour ces catégories de frais, VIA ne contribue pas aux frais des chemins de fer. Nous avons estimé que si VIA devait abandonner le concept des coûts non essentiels qu'il utilise actuellement pour adopter la méthode de la répartition totale des coûts, en d'autres termes, si VIA devait assumer aussi sa part de ces 40 p. 100 de frais d'entretien de la voie qui ne varie pas avec la circulation, les coûts que devrait assumer VIA augmenteraient de quelque 20 p. 100. Je souligne qu'il s'agit là simplement d'un calcul et non d'une recommandation.

**Le sénateur Riley:** Pour fins de référence, monsieur Heads, pourriez-vous nous donner une idée de vos antécédents? Nous ne voulons pas votre *curriculum vitae* en entier, seulement un résumé.

**M. Heads:** Je possède une maîtrise ès-arts et une maîtrise ès-science de l'Université de Cambridge, en Angleterre. Je possède aussi un Ph.D. en économie agricole, spécialisée en transport, de l'Université du Manitoba. Avant de venir au Canada il y a quinze ans, j'étais dans l'entreprise privée en Angleterre, et pas dans le domaine du transport. De 1967 à 1974, j'ai travaillé comme directeur de la Direction générale de l'économie et des transports du ministère manitobain de l'Industrie et du Commerce; à ce titre, les deux tiers de mon temps étaient consacrés à des questions de transport, surtout par chemin de fer, et particulièrement les tarifs marchandises, l'établissement des prix de revient et des questions analogues. Je me suis joint à la Commission canadienne des Transports en 1974. J'ai travaillé à la direction de la recherche jusqu'en 1980 et je suis devenu directeur exécutif du Comité des transport par chemin de fer en 1981.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous travaillé vous-même à la préparation de ce rapport comparant Amtrak et VIA?

**M. Heads:** Bien sûr. Nous avons pris l'engagement de faire ce rapport devant le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes. Nous avons commencé notre travail en nous rendant à Washington au début de janvier 1982 pour visiter les responsables d'Amtrak, de l'administration ferroviaire fédérale et d'autres organisations. Les gens qui ont participé à cette visite étaient M. Murray, M. Parry, M. Dawes et moi-même. A cette époque, M. Merritt n'était pas impliqué dans ce projet. Je pense que nous avons passé trois jours ouvrables là-bas. Quand nous sommes revenus nous avons discuté de la façon de structurer le rapport. J'en ai discuté avec les employés. Je pense que la première ébauche du rapport a été préparée par M. Dawes, mais je peux me tromper.

[Text]

We then assigned the resources, as to who was going to produce which parts of the draft. To some extent—although I am not sure I ever made the statement explicitly—Mr. Parry was in charge of the sub-group reporting to me on this. I met with the group in respect of the first part of the work that had been done on the report in, I think, mid-February or thereabouts. I finally received a so-called fourth draft—so-called in the sense that I had not reviewed three drafts previously—on March 17. This was complete in all respects except for the final section, section 2.4, entitled “Strictly Avoidable Costs versus Long-Run Variable Costs.” That had not been completed because the data had not been finalized at that time.

My own input consisted of going through the fourth draft at great length and making a number of corrections and changes of an editorial nature, some of them of a grammatical nature. I am afraid that I have rather a bad reputation for nit-picking, and it is a deserved reputation. I went through this solidly over a complete weekend. I did not think that the original version of section 2.4 was very clear, so I rewrote it. I severely edited the first half of the summary, and I wrote the second half of the summary.

**Senator Riley:** To whom do you report as Executive Director? Directly to the committee?

**Dr. Heads:** As Executive Director I report to the committee. In this instance, this was carried out as a staff report. In other words, the responsibility for it in this case stops with me. I did this with the permission of the committee, and it was mainly because we were working to a very tight deadline for the House of Commons Standing Committee on Transport.

**Senator Riley:** How many members are there on the committee?

**Dr. Heads:** Seven or eight I think.

**Senator Riley:** Are they full-time?

**Dr. Heads:** You are talking about the Railway Transport Committee?

**Senator Riley:** The Railway Transport Committee.

**Dr. Heads:** They are full-time, but they are not exclusively on the Railway Transport Committee. Our commissioners serve on more than one committee, as you know.

**Senator Rowe:** You said there were seven or eight members on the committee. Would not each province have a member on that committee? I am not asking that rhetorically. I simply don't know. It seems to me, in my experience, that we have always had one from Newfoundland, and I assumed there was one from each province.

**Dr. Heads:** This may have been the system at one time, but we certainly do not have ten members now, so we do not have one from each province. The general structure of the committee is to spread the geographical representation across Canada as far as possible. We do not at the present time have a

[Traduction]

Nous avons alors réparti les ressources entre les personnes qui seraient chargées des différentes parties de l'ébauche. Je ne suis pas certain de l'avoir énoncé explicitement, mais M. Parry était responsable du sous-groupe qui se rapportait à moi sur ce sujet. J'ai rencontré le groupe de travail pour discuter de la première partie du travail accompli sur la production du rapport, vers la mi-février, je crois. J'ai finalement reçu ce qu'on a appelé la quatrième ébauche, je n'avais pas étudié les trois premières ébauches, le 17 mars. Toutes les parties du rapport étaient complètes, sauf la dernière section, la section 2.4 intitulée «Distinctions entre les coûts absolument non essentiels et les coûts variables à long terme». Cette partie n'était pas complète parce qu'on ne disposait pas à l'époque de toutes les données.

Ma contribution à ce rapport a été d'étudier attentivement la quatrième ébauche et de faire plusieurs corrections et changements dans la rédaction, et même de nature grammaticale. J'ai une assez mauvaise réputation parce que je cherche toujours la bête noire. J'ai étudié cette ébauche pendant toute une fin de semaine. Je considérais que le texte original de la section 2.4 n'était pas très clair, je l'ai donc rédigé à nouveau. J'ai révisé considérablement la première moitié du résumé et j'ai rédigé la deuxième moitié du résumé.

**Le sénateur Riley:** A qui devez-vous faire rapport à titre de directeur exécutif? Directement au Comité?

**M. Heads:** A titre de directeur exécutif, je fais rapport au Comité. Dans ce cas, il s'agissait d'un rapport interne. En d'autres termes, c'était moi le dernier responsable. J'ai procédé ainsi avec la permission du Comité, surtout parce que le délai était très court et que nous travaillions pour le Comité permanent des Transports de la Chambre des communes.

**Le sénateur Riley:** De combien de membres le Comité se compose-t-il?

**M. Heads:** Sept ou huit, je pense.

**Le sénateur Riley:** Travaillent-ils à plein temps?

**M. Heads:** Vous parlez du Comité des transports par chemins de fer?

**Le sénateur Riley:** Du Comité des transports par chemins de fer.

**M. Heads:** Ses membres travaillent à plein temps, mais pas exclusivement pour le Comité des transports par chemin de fer. Vous savez que nos commissaires font partie de plus d'un comité.

**Le sénateur Rowe:** Vous avez dit que le Comité compte sept ou huit membres. Chaque province n'est-elle pas représentée à ce Comité? Je ne pose pas cette question pour la forme. Je ne sais pas ce qui se passe. J'ai toujours constaté qu'il y avait un membre qui venait de Terre-Neuve et je présumais que c'était le cas de chaque province.

**M. Heads:** C'est peut-être ainsi que les choses fonctionnaient à une certaine époque, mais il n'y a certainement pas dix membres actuellement, il ne peut donc y avoir un représentant de chaque province. On essaie en général d'avoir une représentation de l'ensemble du Canada autant que la chose



[Text]

member from Newfoundland on the committee, to the best of my knowledge.

**Senator Riley:** On page 46 of the report the committee estimates that the use of U.S. costing methodology would result in a 13 per cent reduction of charges for the maintenance of equipment. However, you then conclude that such reductions are unrealistic "when one considers the reality of U.S. experience, since Amtrak's equipment maintenance is carried out in Amtrak's own facilities." In view of the fact that VIA's equipment maintenance is carried out by CN and CP, which is the Canadian experience, why would one consider a 13 per cent reduction in maintenance of equipment charges unrealistic?

**Dr. Heads:** I think that this was a conceptual decision which had to be made in the course of the study. My belief was that I should be comparing VIA with what was actually happening to Amtrak and not with a hypothetical situation. In actual fact, as you have just said, the maintenance of equipment in the United States is carried out by Amtrak in its own facilities, with two very minor exceptions, one in Seattle and the other, I think, towards Florida, somewhere down the south coast. To all intents and purposes Amtrak is maintaining its own equipment.

In the examination of costs which we set out on page 40 of the report, if you look at the second line, entitled "Maintenance of Equipment," you will see that the costs in dollars per car-mile are \$1.39 for Amtrak, the whole system, in the case of the lines outside the northeast corridor the costs were \$1.31, in U.S. dollars, whereas the VIA figure was \$1.20 in Canadian dollars. It seems to me to be a rather hypothetical situation to try to compare VIA with something that Amtrak might conceivably do but was not doing. Having made this decision, I was very heartened by the evidence of Mr. DeLora, in which he said that indeed Amtrak had made the correct decision in doing its own maintenance. In other words, I felt that the correct comparison was with what Amtrak was doing and not with a hypothetical situation. However, I would also point out that I have made it absolutely clear what I did do there, so if anyone had any objections and wished to do any other calculations they could do so.

**Senator Riley:** Then you disagree with Mr. DeLora's conclusion. Is that right?

**Dr. Heads:** No. I'm sorry, I must have got too complex. I was not disagreeing with Mr. DeLora. I was pointing out that Mr. DeLora had said that the maintenance of equipment was done in the United States by Amtrak in its own facilities, which is indeed correct. I believe Mr. DeLora also expressed the view that he considered this was a desirable state of affairs. In other words, he was not suggesting that it would be desirable for the United States to go to a hypothetical situation of having all maintenance done by operating railways, and I am saying the fact he said that supports, to my mind, the type of comparison I make.

[Traduction]

est possible. À l'heure actuelle, aucun des membres du Comité ne vient de Terre-Neuve, à ma connaissance.

**Le sénateur Riley:** Je vois à la page 46 du rapport que le Comité estime que l'utilisation de la méthode américaine d'établissement des prix de revient entraînerait une réduction de 13 p. 100 des frais d'entretien de l'équipement. Le Comité conclut cependant qu'il serait irréaliste de se fier à de telles réductions, quand on considère ce qui se passe vraiment aux États-Unis, étant donné que l'entretien de l'équipement d'Amtrak se fait dans les ateliers d'Amtrak. Étant donné que l'entretien de l'équipement de VIA se fait par le CN et le CP, c'est ce qui se passe au Canada, pourquoi considérer comme irréaliste une réduction de 13 p. 100 des frais d'entretien de l'équipement?

**M. Heads:** Je pense qu'il s'agit là d'une décision au plan des concepts qui devait être prise dans le cours de l'étude. Je croyais fermement devoir comparer la situation de VIA avec la situation réelle d'Amtrak et non avec une situation hypothétique. La réalité, comme vous venez de le dire, est qu'aux États-Unis l'entretien de l'équipement se fait par Amtrak dans ses propres installations, à l'exception de deux centres d'importance très minime, l'un à Seattle et l'autre quelque part dans la région de la Floride, dans le Sud. À toutes fins pratiques, Amtrak assure l'entretien de son propre équipement.

Dans l'examen des coûts que nous faisons à la page 40 du rapport, sous le titre «Entretien de l'équipement», vous constaterez que les coûts d'entretien par wagons-milles sont de \$1.39 pour l'ensemble du réseau d'Amtrak alors que pour les routes autres que celles du Nord-Est les coûts sont de \$1.31, en argent américain, alors que ces coûts pour VIA sont de \$1.20 en argent canadien. Il me semble que ce serait nous placer dans une situation assez hypothétique que de tenter de comparer la situation de VIA avec ce que Amtrak pourrait bien faire, mais qu'elle ne fait pas. J'ai donc pris cette décision et j'ai été enchanté du témoignage de M. DeLora lorsqu'il disait qu'Amtrak avait pris la bonne décision de confier l'entretien à ses propres employés. En d'autres termes, d'après moi il fallait faire la comparaison avec la situation réelle d'Amtrak non avec une situation hypothétique. J'aimerais cependant ajouter que j'ai exposé très clairement ce que je faisais, de façon que si quel que ce soit avait des objections à ma façon de procéder et désirait faire d'autres calculs, rien n'empêcherait cette personne d'agir ainsi.

**Le sénateur Riley:** Vous êtes donc en désaccord avec la conclusion de M. DeLora. N'ai-je pas raison?

**M. Heads:** Non. Mon exposé était probablement trop complexe. Je n'étais pas en désaccord avec M. DeLora. Je soulignais que M. DeLora avait dit qu'aux États-Unis, Amtrak assurait l'entretien de son équipement dans ses propres installations, ce qui est exact. Je pense que M. DeLora a aussi exprimé l'opinion que, selon lui, il était bien que les choses se passent ainsi. En d'autres termes, il n'a pas laissé entendre qu'il serait bon que les États-Unis adoptent une solution hypothétique de faire faire les travaux d'entretien par les chemins de fer, et à mon avis, cette déclaration de M. DeLora indique qu'il est d'accord avec le genre de comparaison que je fais.



[Text]

**The Deputy Chairman:** Mr. DeLora also referred to reconditioning of the equipment, which I understand VIA is not doing.

**Mr. Murray:** VIA are reconditioning their equipment.

**The Deputy Chairman:** And standardizing the components?

**Mr. Murray:** In my understanding, yes. In our report you will see as part of the bill some \$41 million was capitalized, which was reconditioning the equipment.

**The Deputy Chairman:** Is the reconditioning done by VIA comparable to that done by Amtrak?

**Mr. Murray:** I could not answer that.

**The Deputy Chairman:** Can you answer that, Mr. DeLora?

**Mr. DeLora:** I think a lot of what VIA is doing is refurbishing the upholstery, the interior, painting the exterior and so on, and making repairs to the steam-heating and air-conditioning systems. What Amtrak did was a total rebuild of the cars; all the heating and electrical, everything in the cars was completely redone.

**Mr. Murray:** That is my understanding also. When we were in Washington Amtrak told us what they had done. They have electrified their equipment. VIA did not electrify the equipment.

**Senator Riley:** Does your audit reveal this?

**Mr. Murray:** Our audit does not get into these facts.

**Senator Riley:** Why not?

**Dr. Heads:** If I understood the question correctly, you were asking a "value for money" question, as to the managerial advisability of VIA having made these decisions. We are not doing a comprehensive audit of VIA in the sense of auditing the quality of its management, and I think that question is almost in that area.

**Senator Riley:** On page 49 of the report you say that further adjustment to the savings that would be realized under the U.S. costing methodology is made to allow for the higher incentives paid by Amtrak to contracting railways compared to VIA. The study concludes that using a similar rate of incentive "would increase costs by some \$5 million, reducing the range of savings from adopting the U.S. costing methodology to \$25-\$35 million." This suggests that the Amtrak higher rate of incentives is an inherent feature of the U.S. costing methodology, which obviously is not the case. It further suggests that the incentive is considered as an additional expense category. Again this is not the case, as incentives are earned by the contracting railways and are related to such matters as on-time performance, car cleaning and cleanliness, which contributes in giving Amtrak value for money.

[Traduction]

**Le président suppléant:** M. DeLora a aussi parlé de la réfection de l'équipement, et je ne pense pas que VIA le fasse.

**M. Murray:** Oui, VIA procède à la réfection de son équipement.

**Le président suppléant:** Et à la normalisation des éléments?

**M. Murray:** Si je comprends bien, oui. Vous verrez dans notre rapport que quelque 41 millions de dollars de la facture totale ont été capitalisés, pour la réfection de l'équipement.

**Le président suppléant:** La réfection que fait VIA se compare-t-elle avec celle faite par Amtrak?

**M. Murray:** Je ne saurais le dire.

**Le président suppléant:** Et vous, monsieur DeLora, pourriez-vous répondre à ma question?

**M. DeLora:** Je pense que la majeure partie des travaux effectués par VIA consistent à refaire le rembourrage des sièges, à rénover l'intérieur, à peindre l'extérieur, etc, et à réparer les appareils de chauffage à la vapeur et de climatisation d'air. Ce qu'Amtrak a fait, c'était une reconstruction complète des wagons; de toutes les composantes du système de chauffage et du système électrique, de l'ensemble des wagons.

**M. Murray:** C'est ce que je comprends aussi. Quand nous nous sommes rendus à Washington, les représentants d'Amtrak nous ont décrit ce qu'ils avaient fait. Tout l'équipement a été converti à l'électricité. Cela n'a pas été le cas chez VIA.

**Le sénateur Riley:** Votre vérification vous a-t-elle appris ces détails?

**M. Murray:** Notre vérification ne porte pas sur ces détails.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi pas?

**M. Heads:** Si j'ai bien compris, votre question portait sur la rentabilité financière de ces décisions de gestion chez VIA. Nous ne faisons pas de vérification complète de VIA qui irait jusqu'à la vérification de la qualité de sa gestion et je pense que votre question impliquerait une telle vérification.

**Le sénateur Riley:** A la page 49 du rapport, vous dites qu'il faudrait réviser encore les économies qui pourraient être faites en utilisant la méthode d'établissement des prix de revient servant aux États-Unis afin de compenser les mesures incitatives plus importantes consenties par Amtrak aux chemins de fer, si on les compare à celles que paie VIA. L'étude conclut que l'introduction de mesures d'incitation semblables augmenterait les coûts de quelque 5 millions, ce qui réduirait les économies réalisées grâce à l'adoption de la méthode d'établissement des prix de revient des États-Unis à environ 25 à 35 millions de dollars. Ceci laisserait entendre que les mesures d'incitation plus généreuses d'Amtrak constitueraient un élément essentiel de la méthode américaine d'établissement des prix de revient, ce qui n'est évidemment pas le cas. On pourrait aussi comprendre que les mesures d'incitation sont considérées comme une autre catégorie de dépenses. Encore une fois, ce n'est pas le cas, étant donné que les mesures d'incitation visent à rétribuer les chemins de fer lorsqu'ils respectent les horaires, ou pour des facteurs comme le nettoyage ou la propreté des

[Text]

**Dr. Heads:** If you wish to have a detailed comment on the differences in the incentive payments, I would like to pass that on to one of my colleagues, if I may.

**Mr. P. Dawes, Senior Analyst, Rail Services, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** During our visit to Washington we attempted to find out as much as we could about the Amtrak incentive system. Some fifteen of, I believe it is, twenty railways now having contracts with Amtrak have what are called second amendment agreements. These agreements have certain standards for on-time performance and for car cleanliness, and they were an improvement over the former type of agreement in that they tightened the rival criteria and schedules.

I believe there is at this time one railway that has signed a third amendment agreement. In this type of agreement, on-time performance incentives are applied not only to the end point—in other words, when the train would get to, for example, Seattle—but also at each major intermediate point. That should have the effect of making the operating railway arrive at each major point on time as well in order to get its bonus, instead of just having to pick up the time by the end of the schedule.

The estimate we got was that in 1980 Amtrak paid \$13 million in incentive money to railways, and that amounted to 50 per cent of the total billings those railways were eligible to receive.

Looking at the VIA system, I would refer you to page 20 of the report, the last paragraph. If you look at the VIA railway contracts, the incentive provisions are extremely complicated and very difficult to understand. The best that we could determine from them was that basically VIA has an incentive fund and a railway could earn as much of this incentive fund as its on-time performance warranted.

There are penalties for railway caused delays, but if the penalties exceed the bonuses the railway can win extra money if it performs well, but it cannot lose money if it performs badly. The money they are entitled to get under the CTC costing regulations cannot be broken into, as it were, if CN or CP does not perform adequately. They can get extra money but they cannot be penalized. This is not the same as the Amtrak system, under which if a railway does not perform adequately it actually loses money that it otherwise would get. For 1980, I believe VIA paid CN and CP in the order of \$9 million in incentives, which was split, I believe, \$7 million to CN and \$2 million to CP.

[Traduction]

wagons, ce qui augmente la valeur économique des trains d'Amtrak.

**M. Heads:** Si vous voulez entendre un commentaire élaboré sur les différences entre les divers modes de paiement d'incitation, j'aimerais demander à l'un de mes collègues de vous en parler.

**M. P. Dawes, analyste principal des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:** Au cours de notre visite à Washington, nous avons tenté d'en connaître le plus possible relativement à l'ensemble des mesures d'incitation d'Amtrak. Sauf erreur, quelque 15 des 20 chemins de fer sous contrat avec Amtrak le sont en vertu d'accords de douzième génération. Ces accords comprennent certaines normes pour le respect des horaires et pour la propreté des wagons, et ils constituent une amélioration par rapport aux premiers accords en ce que les critères et les horaires sont plus exigeants.

Je pense qu'actuellement un chemin de fer a signé un accord de troisième génération. En vertu de cet accord, les mesures d'incitation pour le respect des horaires s'appliquent non seulement à la fin du trajet, par exemple lorsque le train atteint Seattle, mais aussi à chacune des étapes principales. Cela devrait pousser les chemins de fer à respecter l'horaire pour chaque étape afin d'obtenir sa prime, plutôt que de rattraper le temps perdu vers la fin du voyage.

On nous a dit à l'époque que l'on prévoyait qu'Amtrak verserait 13 millions de dollars en paiements d'incitation aux chemins de fer, et que cela constituerait 5 p. 100 de ce que les chemins de fer pouvaient recevoir.

Pour ce qui est de la situation chez VIA, je vous renvoie à la page 20 du rapport, au dernier paragraphe. Consultez les contrats de VIA avec les chemins de fer et vous constaterez que les dispositions d'incitations sont très compliquées et très difficiles à comprendre. D'après ce que nous avons pu en tirer, VIA dispose d'un fonds d'incitation et un chemin de fer pourrait retenir de ce fonds autant que son rendement le justifierait.

Il existe des pénalités lorsque des délais dépendent des chemins de fer, mais lorsque les pénalités sont supérieures aux primes, le chemin de fer n'a pas besoin de rembourser VIA. En d'autres termes, le chemin de fer peut faire un supplément d'argent si son rendement est bon, mais il ne peut perdre d'argent si son rendement est mauvais. L'argent qu'ils peuvent toucher en vertu des règlements sur l'établissement des prix de revient de la C.C.T. ne peut être touché, même si le CN ou le CP ne donne pas un bon rendement. Le CN et le CP peuvent augmenter leurs revenus, mais ne peuvent être pénalisés. La situation n'est pas la même chez Amtrak parce que si un chemin de fer ne donne pas un bon rendement, il perd l'argent auquel il aurait eu normalement droit. Pour l'année 1980, je pense que VIA a payé au CN et au CP quelque 9 millions de dollars en mesures incitatives; je pense que 7 millions de dollars sont allés au CN et 2 millions au CP.



[Text]

**Senator Riley:** Would you consider that to be a fair method of operating, that they are paid for better performance and not penalized for lack of proper performance?

**Mr. Dawes:** This, of course, is something the CTC has nothing to do with. This is a contract provision with the railway. If I may express a personal opinion, it would seem that if a railway was subject to penalties it would perhaps perform better than if it was just able to win bonuses.

**Dr. Heads:** Perhaps I could respond further to Senator Riley's conceptual question. If the level of service provided to Amtrak in the United States were better than the level of service provided by the operating railways here in Canada, I think you would be right, and I would be wrong to make any reference to this \$5 million incentive money. That is if the level of service were better in the United States than in Canada. If the level of service in the United States was the same as or worse than in Canada, then I think I would be absolutely right to include the \$5 million, because it is a cost to achieve the level of service.

Having stated that in those terms, in actual fact I think that to try to measure the level of service would be an extremely difficult task, because I think one is balancing punctuality on timetables against the tightness of timetables against so many other aspects of quality. I think if you tried to do an overall level of measure of service you would never get agreement among people on this, because the concept is so difficult to define. Conceptually, if it could be defined, if the service is better in the United States than in Canada I would be wrong to include that \$5 million. If it is the same in the United States or worse than in Canada I would be right to include it.

**Senator Riley:** Your study estimates an 8 per cent reduction under the train operations category, but you say: "... there are some reservations as to whether train operations could really cost as much less in Canada as this comparison implies." No supporting evidence or reasoning is offered for this conclusion. Could you please explain why this 8 per cent reduction should not be pursued further?

**The Deputy Chairman:** Could I interrupt the proceedings for a moment? I have an engagement for a working lunch of the Northern Pipeline Committee at 12.30, and I will have to leave this meeting. I would ask, if you are in agreement with my suggestion, that Senator Riley takes over from me at this time.

**Senator Rowe:** I am afraid we have a bit of a problem, Mr. Chairman, because I too have a commitment.

**The Deputy Chairman:** We do not need a quorum for this meeting, because we are merely hearing evidence.

**Senator Rowe:** I thought we would require a quorum. A quorum is normally four, is it not?

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Pensez-vous qu'il soit équitable de fonctionner de cette façon, c'est-à-dire que les chemins de fer se font payer lorsque le rendement est bon, mais ils ne sont pas pénalisés lorsque le rendement est mauvais?

**M. Dawes:** Voilà évidemment une question où la C.C.T. n'a strictement rien à voir. C'est là une disposition contractuelle. Si je peux donner mon avis, il me semble que si un chemin de fer se voyait exposé à devoir verser des pénalités, son rendement serait peut-être meilleur que s'il n'y avait que des primes à gagner.

**M. Heads:** Peut-être pourrais-je ajouter quelque chose pour répondre à la question théorique du Sénateur Riley. Si le service assuré à Amtrak aux États-Unis était meilleur que celui qui est offert par les chemins de fer au Canada, je pense que vous auriez raison et que j'aurais tort de parler de cette somme de 5 millions de dollars à titre d'incitation. Ce serait le cas si le service était meilleur aux États-Unis qu'au Canada. Mais si le service offert aux États-Unis était le même ou moins bon que celui offert au Canada, je pense que j'aurais absolument raison d'inclure cette somme de 5 millions de dollars, parce qu'il s'agit d'un coût destiné à obtenir un meilleur service.

Ceci étant dit, il serait vraiment très difficile d'évaluer la qualité du service parce qu'il s'agit de comparer le respect d'un horaire avec la confection d'un horaire plus ou moins serré et tellement d'autres aspects de la qualité. Si on tentait de mesurer la qualité globale d'un service, il serait impossible d'avoir l'assentiment général tellement le concept est difficile à définir. Théoriquement, si on pouvait arriver à une définition, et si le service était jugé meilleur aux États-Unis qu'au Canada, j'aurais tort de compter cette somme de 5 millions de dollars. Par contre, si le service est semblable ou pire aux États-Unis qu'au Canada, j'aurais raison de l'inclure.

**Le sénateur Riley:** Votre étude prévoit une réduction de 8 p. 100 dans la catégorie du fonctionnement des trains, mais vous ajoutez «... mais il n'est pas certain que le fonctionnement des trains pourrait vraiment coûter tellement moins au Canada.» On ne trouve pas de démonstration ou de raisonnement pour appuyer cette conclusion. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi cette réduction de 8 p. 100 ne tiendrait pas?

**Le président suppléant:** Puis-je interrompre la séance un moment? Je dois me rendre à un déjeuner d'affaires du Comité du pipeline du Nord à 12 h. 30 et je vais devoir vous quitter. Êtes-vous d'accord pour que le sénateur Riley me remplace à titre de président à partir de maintenant?

**Le sénateur Rowe:** Nous avons un problème, monsieur le président parce que je dois aussi me retirer.

**Le président suppléant:** Nous n'avons pas besoin de quorum pour cette séance, étant donné que nous ne faisons qu'entendre des témoignages.

**Le sénateur Rowe:** Je pensais qu'il nous fallait un quorum. Le quorum est normalement de quatre, n'est-ce pas?



[Text]

**The Deputy Chairman:** Five, but we do not need a quorum when we are merely hearing evidence. When we come to consider this evidence we will have to have a quorum.

(Senator Riley took the Chair).

**The Acting Chairman:** Would you proceed, Dr. Heads?

**Dr. Heads:** I would ask honourable senators to turn again to page 40. In response to the question, I would point out, first, that the figure of \$9.5 million to which you referred earlier was in fact used completely as part of the range of \$40 million to \$50 million which we calculated, so we did in fact place the complete \$9.5 million in the figure.

The first line on page 40 is "Train Operations". You will see there in the Amtrak northeast corridor operations the costs per car mile were \$1.20 in U.S. dollars; the Canadian figure was \$1.23 in Canadian dollars. In 1980 the U.S. dollar was, I think, 16 per cent higher than the Canadian dollar. I had some conceptual problems as to whether I should put everything in U.S. dollars or Canadian dollars or leave them as is. I finally decided to leave them as they were, because I did not think that the 16 per cent exchange rate difference reflected differences in costs between the two countries. Nevertheless, if I were to convert that U.S. figure of \$1.20 into Canadian currency, in 1980 I would get a figure vastly in excess of \$1.23.

**Senator Rowe:** What would it be, roughly?

**Dr. Heads:** It would be approximately \$1.39.

**Senator Rowe:** So really the valid comparison is \$1.23 versus \$1.39.

**Dr. Heads:** If I convert that U.S. figure into Canadian dollars. I have to take a further 8 per cent off the Canadian figure, which corresponds with the \$9.5 million you mentioned. If I take another \$9.5 million off the Canadian train operation expenses, that is a reduction of 8 per cent. I take 8 per cent off \$1.23 in Canadian dollars and I am down to approximately \$1.14 in Canadian dollars. What I am saying is that I personally find it very difficult to believe that train operations are that much cheaper in Canada. I accepted the estimate of \$9.5 million, although I was not entirely convinced, and this was my reasoning for not being completely convinced.

**Senator Rowe:** The heading on page 40 is, "Comparison of Amtrak Cost With Northeast Corridor Excluded." Suppose the northeast corridor were included. How does that affect the whole picture?

**Dr. Heads:** I must apologize. We have not entitled that table with great brilliance, I regret to say. In the table, the far right column is VIA, then you have excluding the northeast corridor, after which there is the figure including the northeast corridor, then the first column, headed "System (US \$)." The figure including the northeast corridor is \$1.30. Essentially, we

[Traduction]

**Le président suppléant:** Il est de cinq, mais nous n'avons pas besoin de quorum lorsque nous ne faisons qu'entendre des témoignages. Lorsque nous étudierons ce témoignage, nous aurons besoin d'un quorum.

(Le sénateur Riley occupe le fauteuil).

**Le président suppléant:** Voulez-vous continuer, monsieur Heads?

**M. Heads:** Je demanderais aux honorables sénateurs de retourner à la page 40. Pour répondre à la question, j'aimerais souligner d'abord que la somme de 9.5 millions de dollars dont vous avez parlé plus tôt faisait partie des 40 à 50 millions de dollars auxquels nous sommes parvenus.

La première ligne de la page 40 s'intitule «exploitation des trains». Vous constaterez qu'il en coûte à *Amtrak*, en argent américain, la somme de \$1.20 par wagon-mille pour l'exploitation de ses trains dans le corridor du Nord-Est; le même chiffre au Canada était de \$1.23 en dollars canadiens. En 1980, le dollar américain valait 16 p. 100 de plus que le dollar canadien. Je me suis demandé si je devais convertir tous les chiffres en dollars américains ou en dollars canadiens ou alors les laisser tels quels. J'ai finalement décidé de les laisser ainsi parce que je ne pensais pas que le taux d'échange de 16 p. 100 illustrait bien les différences de coûts entre les deux pays. Cependant, si je devais prendre cette somme de \$1.20 en argent américain pour la convertir en argent canadien, en 1980, le montant auquel j'arriverais dépasserait de beaucoup \$1.23.

**Le sénateur Rowe:** Quelle serait cette somme, en gros?

**M. Heads:** Environ \$1.39.

**Le sénateur Rowe:** La vraie comparaison à faire est donc entre \$1.23 et \$1.39.

**M. Heads:** Si je convertis le chiffre américain en dollars canadiens. Mais je dois enlever encore 8 p. 100 du chiffre canadien, ce qui correspond aux 9.5 millions de dollars dont vous avez parlé. Si j'enlève encore 9.5 millions de dollars des dépenses de fonctionnement des trains au Canada, cela correspond à une réduction de 8 p. 100. Et si j'enlève 8 p. 100 de \$1.23 en dollars canadiens, cela m'amène à environ \$1.14 canadien. Je veux en venir à ceci que personnellement j'ai de la difficulté à croire que l'exploitation des trains coûte tellement moins cher au Canada. J'ai admis la prévision de 9.5 millions de dollars, même si je n'en étais pas complètement convaincu, et c'est là la raison pour laquelle je n'étais pas entièrement convaincu.

**Le sénateur Rowe:** Le titre à la page 40 est celui-ci: «Comparaison des coûts d'*Amtrak* à l'exclusion du corridor du Nord-Est». Et si on incluait le corridor du Nord-Est, qu'est-ce qui en résulterait?

**M. Heads:** Je dois m'excuser, il est regrettable que ce titre ne soit pas plus clair. Dans ce tableau, la colonne de droite donne les chiffres de VIA, puis les chiffres excluant le corridor du Nord-Est, ensuite les chiffres incluant le corridor du Nord-Est et enfin la première colonne intitulée «System (US \$)». Le chiffre, lorsque le corridor du Nord-Est est inclus, est de \$1.30.

[Text]

compiled that table to analyze the last two columns. I should have made it clearer in the title that the whole lot was covered. I apologize for that.

**The Acting Chairman:** Did you participate in the decisions and the orders which brought about the changes in the VIA system from 1979 on?

**Dr. Heads:** You are talking about what?

**The Acting Chairman:** The orders in respect of the linkage between Halifax and Montreal and the Atlantic.

**Dr. Heads:** In respect of decision of the committee, I do not normally participate in passenger train service decision. These are made by the commissioners. When the commissioners go on public hearings they take staff with them. I have not gone on a passenger train hearing myself for many years; certainly not since I joined the Railway Transport Committee. The staff members they take would normally include someone who is an expert on costing, and someone like Mr. Dawes, who is an expert on operations. I think the answer with respect to committee decisions is no, I have not participated, I have not personally given advice. The decision to make the cut-backs which took effect in November, 1981, was made by the minister, not by the commission.

**The Acting Chairman:** I believe it was made by the cabinet.

**Dr. Heads:** You are right, sir.

**The Acting Chairman:** Are there any further questions?

That concludes today's hearing. I thank you, Dr. Heads, and your staff for coming here today. We may have to call you again before the committee concludes its hearings. We are particularly interested in knowing what Mr. DeLora's objective critique of your report may be, without encouraging any confrontation between his foundation and your committee.

**Senator Rowe:** In fairness, Mr. Chairman, and for the record, perhaps I might add this. Earlier in our discussions I mentioned my experience at Ottawa Railway Station some four or five years ago. I have since been informed by Mr. Branchaud, who uses that service regularly, that conditions are vastly improved, and that indeed there is now an arrangement whereby you do not have to stand in line, as you used to for anywhere from an hour to an hour and a half trying to get a taxi. I just wanted to put that on the record.

**The Acting Chairman:** Does that mean you will resume travelling by train between Montreal and Ottawa?

**Senator Rowe:** Maybe. When they have the same kind of train that they have on the Paris to Lyon run I will definitely use it.

**Mr. Jean P. Branchaud, Director, Government Relations, Corporate Affairs, VIA Rail Canada Inc:** Try our LRC now.

**The Acting Chairman:** Again, gentlemen, thank you. The committee adjourned.

[Traduction]

Nous avons assemblé les éléments de ce tableau essentiellement pour analyser les deux dernières colonnes. Le titre aurait dû être plus clair pour expliquer que toute la situation était décrite. Je m'en excuse.

**Le président suppléant:** Avez-vous participé aux décisions et aux arrêtés qui ont entraîné les changements dans le réseau VIA à partir de 1979?

**M. Heads:** De quoi parlez-vous exactement?

**Le président suppléant:** Des décrets relatifs au service ferroviaire entre Halifax et Montréal et la région Atlantique.

**M. Heads:** Normalement, je ne participe pas à la prise des décisions du Comité sur le service ferroviaire voyageurs. Ces décisions sont prises par les commissaires. Lorsque les commissaires tiennent des séances publiques, ils ont du personnel qui les accompagne. Il y a plusieurs années déjà que je n'ai pas participé à une séance portant sur le service voyageurs; je n'y ai certainement pas participé depuis que je travaille au Comité des transports par chemins de fer. Ces membres du personnel comprennent normalement un spécialiste en établissement des prix de revient et une personne comme M. Dawes, un spécialiste des opérations. Je pense bien que la réponse en ce qui a trait aux décisions du Comité est: non, je n'ai pas participé à la prise des décisions et je n'ai pas personnellement donné de conseils. La décision d'éliminer des services qui est entrée en vigueur en novembre 1981 est une décision du Ministre, non de la Commission.

**Le président suppléant:** Je pense que c'est une décision du Cabinet.

**M. Heads:** Vous avez raison, monsieur.

**Le président suppléant:** Y a-t-il d'autres questions?

C'est donc tout pour aujourd'hui. Je vous remercie, monsieur Heads, de même que les personnes qui vous accompagnent d'être venus ici aujourd'hui. Il est possible que nous devions faire appel à vous de nouveau avant que le Comité ne termine son étude. Nous voulons surtout savoir ce que sera la critique objective de M. DeLora au sujet de votre rapport, sans qu'il s'agisse pour nous de favoriser un affrontement entre sa fondation et votre Comité.

**Le sénateur Rowe:** Pour être juste, monsieur le président, j'ajouterai ceci. Un peu plus tôt au cours de la réunion, j'ai parlé de mon expérience à la gare ferroviaire d'Ottawa il y a quelque quatre ou cinq ans. M. Branchaud, qui passe régulièrement par la gare, m'a informé depuis que les conditions ont été considérablement améliorées et qu'il n'est plus du tout nécessaire maintenant de faire la queue pendant une heure ou une heure et demie en attendant un taxi. Je voulais simplement faire part de cela.

**Le président suppléant:** Est-ce que cela signifie que vous prendrez de nouveau le train entre Montréal et Ottawa?

**Le sénateur Rowe:** Peut-être. Lorsqu'on offrira le même genre de service qui existe entre Paris et Lyon, je reprendrai certainement le train.

**M. Jean-P. Branchaud, directeur des Relations Gouvernementales, Affaires Institutionnelles, VIA Rail Canada Inc.:** Prenez le LRC tout de suite.

**Le président suppléant:** Merci encore, messieurs.

La séance est levée.





## APPENDIX "27-A"

STATEMENT OF  
JOHN DeLORA  
BEFORE THE  
CANADIAN SENATE STANDING COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Honourable Senators, it is a privilege and an honour for me to be able to present my views to you, and I thank you for the opportunity. For the past five years I have administered, under contract with the Michigan Transportation Department, a program which monitored Amtrak service in Michigan. During the course of this work, our surveys showed a strong desire by Michigan travelers for through rail service to Canada. In doing some investigation of the possibilities for such services, I rapidly became aware of serious problems with VIA, which led me to request this appearance. Amtrak has suffered through many of the same problems that VIA is now experiencing, and I felt it would be useful if you had the benefit of our experiences while you make your deliberations.

As you are well aware, VIA is not healthy. Its poor health goes back to its birth when it was created with almost no statutory guidance. Instead, VIA was left like a foundling on the doorstep of the Ministry of Transport, which has seen fit to "help" VIA through Orders in Council. As one of the honourable senators remarked earlier in these hearings, "this is one hell of a way to run a railroad—or a country."

In order to get something going to correct VIA's most glaring problem—the lack of a legislative mandate—I have taken Amtrak's Rail Passenger Service Act, have revised it to incorporate changes based on our experiences in the U.S., and have adapted it to the Canadian situation. I hope it will serve as a starting point for serious discussions on a VIA Rail Canada Act, and that it will give you some possible solutions to the problems being faced by VIA. My proposed act is attached as an Appendix to my statement, and I would like to now go over some of the major provisions of this proposal.

Title I seems obvious, but contains the necessary statement of what VIA is and what it should be.

Title II creates a minimal basic system. The act requires that all provinces be seriously considered for service, and I personally believe that provision of at least daily service in every province would be a major factor in enhancing Canada's unity.

Title III sets up a corporate structure for VIA, and corrects what I believe is a major problem with the current board of directors. That is, VIA needs real representation from the people it is supposed to serve; to accomplish this I have suggested that two seats be given to provincial premiers, and

## APPENDICE «27-A»

DÉCLARATION DE  
JOHN DeLORA  
DEVANT LE  
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS  
(CANADA)

Honorables sénateurs, c'est pour moi un privilège et un honneur de pouvoir vous présenter mes idées, et je vous remercie de cette occasion de le faire. J'ai administré au cours des cinq dernières années, en vertu d'un contrat avec le département des Transports du Michigan, un programme destiné à évaluer le service d'Amtrak dans cet État. Au cours de ce travail, nos enquêtes ont montré que les voyageurs du Michigan souhaitent fortement l'établissement d'une liaison ferroviaire directe avec le Canada. En faisant des recherches sur la possibilité de créer un service de ce genre, je me suis vite rendu compte des graves problèmes de VIA, ce qui m'a poussé à demander à comparaître devant vous. Amtrak a en effet connu beaucoup des problèmes auxquels VIA doit faire face aujourd'hui, et j'ai jugé bon de vous faire profiter de notre expérience à l'occasion de vos délibérations sur le sujet.

Comme vous le savez, VIA n'est pas en très bonne santé. Cette situation remonte à l'époque où la société a été créée, à peu près sans cadre législatif. VIA a plutôt été abandonnée comme un nouveau-né sur le perron du ministre des Transports, qui a cru bon «d'aider» VIA à coups de décrets du conseil. Comme un honorable sénateur l'a fait remarquer plus tôt au cours des audiences, c'est une drôle de façon de gérer une société ferroviaire et d'ailleurs un pays.

Pour amorcer une solution au problème le plus flagrant de VIA, c'est-à-dire l'absence de mandat législatif, j'ai pris la Rail Passenger Service Act régissant Amtrak, je l'ai révisée en fonction de notre expérience aux États-Unis et je l'ai adaptée à la situation canadienne. J'espère que ce document servira de point de départ à des discussions sérieuses sur l'élaboration d'une Loi de VIA Rail Canada et qu'il apportera certains éléments de solution aux problèmes de la société VIA. Mon projet de loi se trouve en annexe à ma déclaration, et j'aimerais maintenant vous décrire certaines de ces principales dispositions.

La Partie I semble aller de soi, mais elle contient un exposé nécessaire sur ce qu'est VIA et ce qu'elle devrait être.

La Partie II concerne l'établissement d'un réseau de base. Le projet de loi prévoit qu'il faudra étudier sérieusement la possibilité d'assurer un service dans toutes les provinces, et je crois personnellement qu'un service au moins quotidien dans chaque province serait un facteur important dans la promotion de l'unité nationale.

La Partie III définit la structure commerciale de VIA et corrige ce qui constitue selon moi un problème majeur dans la composition de son actuel conseil d'administration, c'est-à-dire que la population que la société est censée servir doit y être représentée. A cette fin, j'ai suggéré de réserver deux sièges à

three seats to Transport 2000 Canada. Title III also sets down the powers and limitations of the corporation, and specifies that it report to Parliament on a regular basis regarding its performance.

Title IV goes to the heart of the problem, and specifies the manner in which VIA is to provide service. One section of this title, section 403(b), deserves special attention because it contains one of the most successful aspects of Amtrak; locally support services. It would obviously be too expensive for the Federal government to provide VIA service to every community that wanted passenger train service. Yet, for many areas, passenger train service is viewed as being essential *for local reasons*. In the U.S., this problem has been met by allowing state or local governments or corporations to establish additional passenger train services by requiring the local entity to pay for part of the loss on such services. In rewriting this section, I have changed the loss-sharing formula in such a manner that will prevent hopelessly uneconomic services from becoming a drain on the resources of the basic system. In addition, it offers an incentive which allows these locally-supported trains to become part of the basic system if their financial performances so warrant. Title IV also covers protective labour arrangements for any employees who might be displaced by this act.

Title V addresses another issue which has been raised several times in this committee—commuter service. Although commuter service is and should be a local or regional responsibility, I feel that there is a need for a minimal standard of quality and access to the establishment of commuter service for those areas which want it. Currently, only a few Canadian cities have commuter train services. It would seem to be logical to consolidate administrative and service functions, and to standardize railroad contracts and negotiating procedures as much as possible. Title V creates Commuter Canada, which would operate any commuter train for any city, regional, or provincial transportation agency on an avoidable cost basis.

Title VI simply says that Parliament shall pay, as it does now, for the difference between VIA's costs and revenues.

Title VII is the "insurance" section, because it specifies how VIA and the railways are to be audited, provides for an analysis by Parliament on the effectiveness of the act, establishes a safety program, an employee incentive program and—this is important—would free the corporation from Federal, Provincial or local taxes. Without this section, VIA becomes a conduit for Federal transport money going to other Federal agencies, and Provincial and local governments. Title VII also sets forth rules on what the railroads can charge VIA for facilities or services. As has been pointed out in previous testimony, the railroads are currently charging VIA on what amounts to a "cost plus" basis, and there is no incentive for the railway to reduce their costs. The railways contend that, for example, 10 per cent of a management person's work in South Dogpatch is devoted to passenger service, and therefore, VIA should pay for 10 per cent of that person's salary and benefits.

des premiers ministres provinciaux et trois à des représentants de Transpot 2000 Canada. La Partie III établit également les pouvoirs et les limites de la société, et précise qu'elle doit présenter régulièrement au Parlement un rapport sur son rendement.

La Partie IV va au cœur du problème, en définissant de quelle façon VIA doit assurer son service. Dans cette partie, le paragraphe 403b mérite une attention particulière parce qu'il contient l'un des aspects les plus intéressants: des service locaux d'Amtrak. Il coûterait de toute évidence trop cher au gouvernement fédéral de desservir, par le biais de VIA, toutes les collectivités qui désirent obtenir un service ferroviaire pour voyageurs. Cependant, dans de nombreuses régions, ce service voyageurs est jugé essentiel *pour des raisons locales*. Aux États-Unis, nous avons résolu ce problème en permettant aux gouvernements des États, aux administrations locales ou aux entreprises d'offrir des services ferroviaires supplémentaires pour voyageurs, en leur demandant de payer une partie des pertes imputables à ces services. En révisant ce paragraphe, j'ai modifié la formule de partage des pertes de façon à éviter que des services qui ne seront jamais rentables ne grèvent les ressources du réseau de base. En outre, cette disposition favorise l'intégration de ces trains administrés localement au réseau de base si leur rendement financier le justifie. La Partie VI vise également les mesures de protection des employés susceptibles d'être déplacés en vertu de cette loi.

La Partie V porte sur une autre question soulevée à plusieurs reprises devant votre Comité, celle des services de banlieue. Bien que ces services soient—et doivent être—de compétence locale ou régionale, j'estime qu'il faut des normes minimales relatives à la qualité des services existants et à la possibilité d'en créer d'autres dans les régions qui le désirent. Actuellement, seules quelques villes canadiennes sont desservies par des trains de banlieue. Il semblerait logique de regrouper les fonctions d'administration et de service, et de normaliser dans la mesure du possible les contrats relatifs aux chemins de fer et les mécanismes de négociation. La Partie V prévoit la création d'un Service canadien de trains de banlieue, qui administrerait les services de banlieue pour tous les organismes municipaux, régionaux ou provinciaux de transport intéressés, selon la formule du coût évitable.

La Partie VI prévoit simplement que le Parlement versera à VIA, comme il le fait maintenant, la différence entre ses coûts et ses revenus.

La Partie VII est celle qui porte sur les «garanties» parce qu'elle précise comment les opérations de VIA et des sociétés ferroviaires doivent être vérifiées, prévoit une analyse de l'efficacité de la loi par le Parlement, établit un programme de sécurité et un programme de primes aux employés, et, ce qui est très important, libère la société VIA des impôts fédéraux, provinciaux ou locaux. S'il n'existe pas de dispositions de ce genre, VIA devient tout simplement un véhicule pour le transfert à d'autres organismes fédéraux, aux gouvernements provinciaux et aux administrations locales, des fonds fédéraux consacrés au transport. La Partie VII établit également des règles sur les montants que les sociétés ferroviaires peuvent demander à VIA pour l'utilisation de leurs installations ou le recours à leurs services. Comme d'autres témoins l'ont déjà souligné, les sociétés ferroviaires exigent actuellement de VIA des sommes équivalentes au prix coûtant majoré, et rien ne les



However, if VIA service to South Dogpatch ends, I doubt very much if the railway then reduces the manager's salary and benefits by 10 per cent. For this reason, Title VII allows the railways to charge VIA only for those personnel and services which are used exclusively in passenger services. Exceptions are created if VIA and the railway can mutually agree. It also allows VIA access to proprietary information which the railways use to determine their unit costs. VIA is required to keep this information confidential in the same manner and with the same penalties for disclosure as exists for the Canadian Transport Commission.

Under the current arrangement, the only incentive for the railways to do a good job is the on-time incentive payment. Amtrak pays somewhat similar bonuses, but now finds itself in a situation where the railways are reluctant to speed up schedules, because with heavily padded schedules, they are assured their on-time bonus payments.

Title VIII addresses this problem by allowing a 5 per cent bonus for on-time performance on existing schedules, then doubles the bonus if the schedule is equal to or faster than any that was in existence on that route prior to the creation of VIA. Title VIII also gives a bonus to the railways for increased ridership on a route in the form of increased passenger-miles. These on-time and performance bonuses are figured as percentages of the charges from the railways on each route.

Title IX encourages international services, and makes it easier for VIA to provide these services. As I mentioned at the beginning of this statement, it was the issue of international services which got me interested in VIA service, and perhaps I should go into that in a bit more detail.

In 1978-1981 Michigan Passenger Foundation performed a series of surveys of Amtrak passengers in Michigan. These surveys showed a strong desire for direct service from Michigan to Toronto. Follow-up questions by our personnel revealed three reasons why direct service from Michigan was desired: (1) length of time and distance required to get to the Windsor and Sarnia stations of VIA, (2) cost of parking, and (3) customs delays. We estimate that 60-70 per cent of loadings on VIA trains at Sarnia and Windsor originate in Michigan, obviously, a very significant amount. Another survey which we performed studied the effects that connecting to other trains had on ridership. We found that when connections to western trains were required at Chicago, as opposed to through-car or through-train services, potential ridership dropped by as much as 25 per cent. I should mention that these findings are based on passenger attitudes, and are not the result of a review of ticket records. However, the resistance to connections by passengers is so striking that I would recommend that simply extending the Toronto-Sarnia or Toronto-Windsor trains into Port Huron or Detroit, respectively, would have a major impact on ridership. The major factor in this increase is the

pousse à réduire leurs coûts. Les sociétés ferroviaires affirment par exemple que si un gestionnaire de Saint-Profond-des-Creux consacre 10 p. 100 de son temps au service voyageurs, VIA devrait par conséquent, payer 10 p. 100 du salaire et des avantages sociaux accordés à cette personne. Cependant, si VIA interromp son service vers Saint-Profond-des-Creux, je doute fort que la société ferroviaire réduise de 10 p. 100 le salaire et les avantages sociaux de ce gestionnaire. Pour cette raison, la Partie VII ne permet aux sociétés ferroviaires d'exiger de VIA que les frais de personnel et de service consacrés exclusivement au service voyageurs. Il peut y avoir des exceptions à cette règle si VIA et la société ferroviaire concernée sont d'accord. Cette partie assure également à VIA l'accès aux renseignements exclusifs que les sociétés ferroviaires utilisent pour déterminer leurs coûts unitaires. VIA devra garder cette information confidentielle de la même façon que la Commission canadienne des transports, et sous peine des mêmes sanctions en cas de divulgation.

En vertu de l'entente actuelle, la prime au respect des horaires est la seule mesure destinée à inciter les sociétés ferroviaires à faire du bon travail. Amtrak paie des primes du même genre, mais se trouve maintenant dans la situation où les sociétés ferroviaires hésitent à accélérer leur service, parce que des horaires très chargés leur garantissent cette prime.

La Partie VIII porte sur ce problème; elle prévoit une prime de 5 p. 100 pour le respect des horaires existants; et du double si le service est aussi rapide, ou plus, que tous ceux qui existaient sur la route en question avant la création de VIA. La Partie VIII prévoit également une prime pour les sociétés ferroviaires qui auront augmenté leur taux d'occupation sur une route donnée, c'est-à-dire celles qui auront accru leur nombre de voyageurs-milles. Ces primes au respect des horaires et au rendement sont calculées selon un pourcentage des frais exigés par les sociétés ferroviaires pour chaque route.

La Partie IX encourage les services internationaux et facilite la tâche de VIA dans ce secteur. Comme je l'ai mentionné au début de ma déclaration, c'est la question des services internationaux qui m'a amené à m'intéresser à VIA; je devrais donc peut-être traiter de cette question un peu plus en détail.

Entre 1978 et 1981, la *Michigan Passenger Foundation* a mené une série d'enquêtes sur les clients d'Amtrak au Michigan. Ces enquêtes ont montré qu'un service direct du Michigan à Toronto serait très bien accueilli. Les questions supplémentaires posées par notre personnel ont révélé que les clients veulent ce service pour trois raisons: 1) le temps nécessaire et la distance à parcourir pour se rendre aux gares de VIA à Windsor et à Sarnia, 2) le coût du stationnement et 3) les retards dus aux formalités de douane. Nous estimons que 60 à 70 p. 100 des voyageurs qui prennent les trains de VIA à Sarnia et à Windsor viennent du Michigan, ce qui est évidemment une proportion considérable. Dans une autre de nos enquêtes, nous avons étudié les effets, sur le taux d'occupation, des correspondances avec d'autres trains. Nous savons que lorsqu'il fallait faire une correspondance à Chicago pour les trains de l'ouest le taux d'occupation potentiel pouvait baisser de 25 p. 100 par rapport aux services de voiture directe et de train direct. Je dois mentionner que ces résultats sont fondés sur les attitudes des voyageurs, et non sur une étude des dossiers des ventes de billet. Cependant, l'aversion des voyageurs pour les correspondances est tellement frappante que



result of the perceived elimination of customs delays. Existing Amtrak law requires on-board, in-transit customs and immigration inspections. Section 302(h) of my proposed VIA Rail Canada Act would enact the same provisions for Canadian customs and immigration. With these provisions, extrapolation of our survey figures would indicate direct VIA service from Detroit to Toronto would increase the existing VIA Windsor-Toronto ridership by almost 50 per cent. At Port Huron, ridership on Sarnia-Toronto trains would increase almost 30 per cent. Extension of these trains to Chicago would expand the market base and increase these figures even more. I have no data at all on the additional costs or revenues VIA would experience by extending existing trains to Michigan or Chicago, although our experience shows that all things being equal, the longer the route, the better its revenue-to-cost ratio becomes. This raises another issue: long distance versus short distance trains.

A modern myth has grown which assumes that short-haul (300 or less miles) trains perform better than long-haul trains. A careful examination of Amtrak shows the opposite to be the case. Amtrak's long-haul trains have a consistently higher passenger miles per train mile (PM/TM) than short-haul trains, but their revenue-to-cost ratios are also higher. The reason is simple: even a few long-distance passengers will pay a fare that is higher than that paid by many more short-distance passengers. For example, if an Amtrak (or VIA) train had ten passengers each paying \$1.00 to go ten miles, and one passenger paying \$10.00 to 100 miles, the revenue from the one long-distance passenger equals that paid by ten short-distance passengers, with only minimal increases in fuel or crew costs. Granted, this is an extreme example, but it is illustrative of what really happens. Bear in mind that Amtrak gets these results in spite of its accounting system, which is biased against long-haul trains. I suspect that Canadian railway accounting is similar, so let me illustrate how this is done.

Amtrak has several items in its cost-allocation formula which are based not on actual costs incurred, but rather on an allocation by car-miles. This allocation automatically makes long-haul trains look worse than they really are. For example, car cleaning costs are allocated on the basis of car-miles in spite of the fact that the cars are only cleaned once, at the terminal point of the route. Instead of allocation by car cleaning manhours per car trip, Amtrak's method of allocating car cleaning by car-miles discriminates against long-haul trains. Indeed, Amtrak's accounting formula bases allocation of interior cleaning, exterior cleaning, running maintenance, ser-

selon moi, en prolongeant tout simplement le trajet des trains de Toronto-Sarnia ou Toronto-Windsor jusqu'à Port Huron ou à Détroit, respectivement, on augmenterait sensiblement le taux d'occupation, notamment parce qu'il devrait ainsi être possible de supprimer les retards dus aux formalités de douane. La loi actuelle régissant Amtrak exige que les inspections des douanes et de l'immigration se fassent à bord, pendant le voyage. Le paragraphe 302h de mon projet de Loi sur VIA Rail Canada prévoit les mêmes exigences pour les douanes et l'immigration canadiennes. Selon une extrapolation des données recueillies au cours de nos enquêtes, l'adoption de cette clause pour un service direct de VIA entre Détroit et Toronto augmenterait de près de 50 p. 100 le taux d'occupation actuel des trains de VIA entre Windsor et Toronto. En cas de prolongation jusqu'à Port Huron, le taux d'occupation des trains de Sarnia à Toronto augmenterait de près de 30 p. 100. La prolongation du trajet de ces trains jusqu'à Chicago étendrait la base du marché et ferait monter ces chiffres encore davantage. Je ne possède aucune donnée sur les coûts et les revenus supplémentaires que connaîtrait VIA si elle prolongeait ses liaisons actuelles jusqu'au Michigan et à Chicago, mais notre expérience montre que, toutes choses égales d'ailleurs, plus longue est la route, meilleur est son rendement. Ceci soulève une autre question, celle de l'opposition entre trains longue distance et trains courte distance.

Le monde moderne a aussi ses mythes; ainsi, on croit souvent que les trains courte distance (300 milles au moins) ont un meilleur rendement que les trains longue distance. Or, une étude attentive sur le service Amtrak montre que c'est exactement le contraire. Les trains longue distance d'Amtrak ont toujours un nombre plus élevé de voyageurs-milles par train-mille (VM/TM) que les trains courte distance, mais leur rendement est encore meilleur. La raison en est simple: des passagers de longue distance, même s'ils ne sont pas nombreux, paient un tarif plus élevé que des passagers de courte distance beaucoup plus nombreux. Par exemple, si un train d'Amtrak (ou de VIA) transporte dix voyageurs qui paient chacun 1\$ pour faire dix milles et un voyageur qui paie \$10 pour en faire cent, le revenu provenant de ce voyageur de longue distance égale celui qu'ont fourni les dix voyageurs de courte distance, moyennant seulement des augmentations minimales des frais de combustible ou des dépenses de conduite. Bien sûr, il s'agit là d'un exemple extrême, mais qui illustre bien la réalité. Il ne faut pas oublier par ailleurs qu'Amtrak obtient ces résultats malgré son système de comptabilité, établi selon un préjugé défavorable aux trains de longue distance. Je pense que le système comptable du réseau ferroviaire canadien est semblable; permettez-moi alors de vous montrer comment on procède.

Dans sa formule de répartition des coûts, Amtrak inclut plusieurs postes qui sont fondés non pas sur les frais véritablement engagés, mais plutôt sur la répartition des coûts voiture-mille. Automatiquement, cette méthode fait paraître la performance des trains longue distance pire qu'elle ne l'est en réalité. Par exemple, les frais de nettoyage des voitures sont répartis par voiture-mille en dépit du fait qu'elles ne sont nettoyées qu'une fois, au dernier arrêt du trajet. Au lieu de répartir les coûts heure-homme de nettoyage par déplacement-voiture, en répartissant les coûts de nettoyage par voiture-mille, Amtrak porte ainsi préjudice aux trains longue distance. En fait, le

ving, maintenance of equipment vacations, heavy car repairs, wreck and accident repairs, all on the basis of car-miles.

This is not to say that there isn't a short-haul market—quite the contrary. But one must bear in mind that while short-haul routes will usually show greater ridership, much of the ridership is due to the fact that these routes usually have more than one train per day serving them.

Mr. Pepin has implied that the railway has lost the business traveler except in the short-haul corridor, and then only when the city center to city center travel times are less than by air. Our surveys, and Amtrak's experience, suggest that this isn't the whole story.

Our surveys have shown that business travelers are perfectly willing to take the train even if the airline travel time is shorter, up to trips of about 2½ hours. When train trip times go beyond 2½ hours, there begins a massive shift of business traffic to the fastest mode, which is air. By the time trip length gets to three hours or more, there is only a small portion of business traffic.

There is one significant exception to this finding: business-oriented overnight trains. By this, I mean sleeping car trains which leave one major city at a convenient hour after business hours (5-10 p.m.), and arrive in another major city at a convenient hour before business hours (6:30-9:00 a.m.). Combining sleeping arrangements and travel are appealing to the businessman because the cost is almost always equal to or less than hotel and airfares, and because it is so much more convenient than getting up very early in the morning to catch a flight that will allow him to get into the city in time for a morning appointment.

If all of this sounds as though I advocate a larger VIA system, you are right—not because I like trains—but because it is more efficient. One must realize that passenger train service requires a large overhead. It takes a minimum number of electricians, sheet metal workers, accountants, etc., to operate a system regardless of how many trains are run. Think of VIA as a full-services hotel with 500 rooms, but trying to make a profit with only 25 rooms available for the public to use. The overhead involved makes such an operation uneconomical. As proof of this, the U.S. Department of Transportation in 1978 investigated what would happen if the Amtrak system were expanded. It found (*p. 5-13, A Re-examination of the Amtrak Route Structure*, US DOT, May 1978) that even a slightly expanded system resulted in a lower loss per passenger-mile (\$102 v. \$1.20 with the existing system) although the total deficit increased slightly from \$490.9 million to \$508.3 million. The lesson is that expanding passenger services generally increases revenues faster than costs. The most cost-effective way to do this is to add additional frequencies to existing routes. That way, increases in long-

système de comptabilité d'Amtrak fonde sa répartition des frais de nettoyage intérieur et extérieur des voitures, d'entretien, de services, d'entretien d'équipement non utilisé, d'importantes réparations des voitures, de réparations des déraillements et des accidents sur un rapport voiture-mille.

Cela ne veut cependant pas dire qu'il n'existe pas de marché pour le train courte distance, bien au contraire. Mais il ne faut surtout pas oublier que bien que les trains courte distance aient habituellement un taux d'occupation plus élevé, cela est dû en grande partie au fait que ces trajets sont normalement desservis par plus d'un train par jour.

M. Pepin a laissé entendre que le réseau ferroviaire s'est vu ravir le transport des gens d'affaires sauf dans les corridors courte distance et alors seulement lorsque la durée du déplacement d'un centre-ville à un autre est inférieure à celle d'un déplacement aérien. D'après nos études et l'expérience d'Amtrak, il y a plus que cela.

Les enquêtes que nous avons effectuées montrent que les gens d'affaires sont tout à fait disposés à prendre le train même si le déplacement aérien est plus court, mais pour des trajets n'excédant pas deux heures et demie. Lorsque la durée du déplacement par train est supérieure, on commence alors à percevoir une préférence marquée chez les gens d'affaires pour le moyen de transport le plus rapide, c'est-à-dire l'avion. Et lorsque la durée du déplacement est de trois heures ou plus, il ne faut compter que sur une petite partie de cette clientèle.

Il faut noter cependant une exception remarquable, notamment les trains de nuit à l'intention des gens d'affaires. J'entends ici les trains avec couchettes qui quittent une grande ville à une heure pratique après les heures de bureau (de 17 à 22 heures) et qui arrivent dans une autre grande ville à une heure aussi pratique avant les heures de bureau (6 h 30 à 9 heures). Le fait de pouvoir jumeler logement et déplacement intéresse l'homme d'affaires parce que les frais engagés sont presque toujours égaux ou inférieurs aux déboursés de l'hôtel et du billet d'avion et aussi parce que cette méthode est beaucoup plus pratique. En effet, elle évite d'avoir à se lever tôt pour prendre un vol qui permettra de se rendre à destination à temps pour un rendez-vous le matin.

Si tout ce que je dis vous porte à croire que je prêche pour l'expansion du réseau VIA, alors là, vous avez tout à fait raison, non pas parce que j'aime le train, mais parce que c'est plus efficace. Il faut se rendre compte que le service de train voyageurs entraîne d'importants frais généraux. Par contre, on a besoin d'un nombre minimum d'électriciens, de tôliers-chaudronniers, de comptables, etc., pour exploiter le réseau, quel que soit le nombre de trains qui soient en service. C'est comme, par exemple, si la société VIA exploitait un hôtel de 500 chambres offrant tous les services, mais qu'elle essayait de la rentabiliser en ne louant que 25 chambres. Les frais généraux que cela suppose rendraient l'opération absolument impossible. La preuve: en 1978, le département des Transports des États-Unis a étudié les répercussions d'une expansion du réseau Amtrak. Il a découvert (page 5 à 13, *A Re-examination of the Amtrak Route Structure*, US DOT, mai 1978) que même une légère expansion de la société permettrait de diminuer les pertes par voyageur-mille (1, 02c contre 1, 20c dans le réseau actuel) bien que le déficit total se soit accru légèrement, passant de 490,9 à 508,3 millions de dollars. Conclusion:



term avoidable costs are held to a minimum. One other way to increase revenues faster than expenses is to put enough cars on a train to meet the demand. If this sounds self-evident, it isn't, because VIA is limited to 16-car trains according to testimony given earlier. Amtrak has a self-imposed limit of 18 cars, and prior to Amtrak or VIA, it was common for railways to carry 25 cars on popular trains. I mention this because I am concerned that the 16-car limit is designed to hold down the revenue on the Canadian during the summer, and eventually cause it to fail.

Another item which came up in earlier testimony concerned the effects of subsidized rail passenger service on bus companies. In the U.S., the bus companies have complained vigorously that Amtrak has hurt them. In its May, 1978 report, U S DOT examined this issue and concluded, on p. 7-24 that "the evidence available to the department does not support the contention that Amtrak has been the principal causal factor in the decline of the intercity bus industry, given Amtrak's current market and usage patterns."

Between 1977 and 1980 the Michigan Passenger Foundation took three surveys of Amtrak passengers which found that if the train were discontinued few would take the bus. This percentage started at a high level (25 per cent for 30-minute trips) and fell off rapidly as the projected bus schedule lengthened. When bus schedules became two or more hours long, the percentage dropped to less than 10 per cent. A further study, and a very sophisticated one at that, was performed by Transmark in 1980 for the Michigan Department of Transportation. If found that if all Amtrak trains between Detroit and Chicago were discontinued, that only 8 per cent of existing Amtrak passengers would use the bus. The Transmark study concluded that the intercity bus market is essentially immune to changes in any other except automobiles. This is confirmed by the fact that the only time in the past fifteen years that U.S. intercity bus carriers showed an increase in ridership was during the 1973-1974 Arab oil embargo (p. 7-22, *U.S. DOT Preliminary Report*). I suspect, and it is only my personal opinion, that bus ridership has declined essentially because its basic market, the urban and rural poor, is slowly disappearing as the standard of living improves.

Finally, a note of acknowledgement and thanks to your staff. Mr. Innes and the Senate staff have graciously sent me copies of the Senate proceedings on the subject of VIA, which have been extremely helpful, along with other materials, and have patiently answered my many questions. The honourable

l'expansion du service voyageurs permet en général un accroissement des recettes à un rythme plus rapide que celui des coûts. Et la méthode la plus rentable d'arriver à cette fin, c'est d'ajouter des fréquences de services aux trajets actuels. Ainsi, l'accroissement des coûts évitables à long terme est réduit au strict minimum. Une autre façon d'accroître les recettes plus rapidement que les dépenses est de raccrocher suffisamment de voitures à un convoi pour répondre à la demande. Si cela vous paraît aller de soi, il n'en est rien, parce que la société VIA est limitée à 16 voitures par convoi selon les témoignages entendus précédemment. Quant à Amtrak, elle s'est imposé une limite de 18 voitures et avant que les sociétés Amtrak ou VIA ne soient nées, il était fréquent de voir des convois de 25 voitures sur les trajets les plus fréquentés. Je vous le signale parce que je crains que la limite de 16 voitures vise à garder les recettes du Canadien au minimum durant l'été pour qu'il fasse éventuellement faillite.

Une autre question qui a été soulevée lors de témoignages précédents portait sur les répercussions des services ferroviaires de voyageurs subventionnés sur les transporteurs par autocar. Aux États-Unis, ces derniers se sont plaints vigoureusement du fait qu'Amtrak leur a beaucoup nui. Dans son rapport de mai 1978, le département des Transports de ce pays a étudié la question et en est venu à la conclusion, (aux pages 7 à 24) que les preuves dont il disposait n'étaient pas suffisantes pour étayer l'affirmation suivant laquelle Amtrak était la cause principale du déclin du transport par autocar, compte tenu du marché et des fréquences actuelles d'Amtrak.

De 1977 à 1980, la *Michigan Passenger Foundation* a effectué trois enquêtes auprès de voyageurs d'Amtrak, enquêtes selon lesquelles peu de gens prendraient l'autocar si le service ferroviaire était interrompu. En pourcentage, on a commencé avec un niveau élevé (25 p. 100 pour les déplacements de 30 minutes) pour tomber rapidement au fur et à mesure que la durée du déplacement par autocar s'allongeait. Et lorsque le trajet devenait de deux heures ou plus, le pourcentage baissait pour atteindre moins de 10 p. 100. Une autre étude, cette fois très détaillée, a été réalisée par *Transmark* en 1980 pour le compte du département des Transports du Michigan. Les auteurs ont découvert que si tout le service ferroviaire entre Détroit et Chicago était interrompu, seulement 8 p. 100 des voyageurs actuels d'Amtrak prendraient l'autocar. L'étude en conclut que le marché de l'autocar est essentiellement à l'abri de toutes modifications apportées à un autre mode de transport, sauf l'automobile. Cela est en outre confirmé par le fait que le seul moment depuis 15 ans où les transporteurs par autocar des États-Unis ont vu croître le nombre de leurs passagers fut durant l'embargo sur le pétrole arabe de 1973 à 1974 (pages 7 à 22, rapport préliminaire du département des Transports des États-Unis.) Je pense, et ce n'est là qu'une opinion personnelle, que le nombre de voyageurs par autocar a diminué essentiellement parce que son marché de base, soit la population pauvre urbaine et rurale, disparaît graduellement au fur et à mesure que s'accroît le niveau de vie.

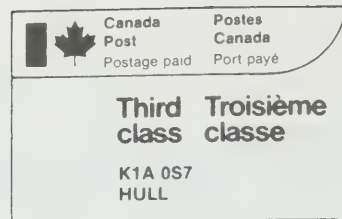
Enfin, j'aimerais remercier vos employés. M. Innes et les employés du Sénat m'ont gracieusement fait parvenir des exemplaires des délibérations du Comité du Sénat sur la question de VIA Rail, qui m'ont été très utiles de même que d'autres documents; en outre ces employés ont patiemment



Senators can take great pride in having such a high quality staff at their disposal. Lastly, I would like to again thank the honourable Senators for allowing me to present my views.

répondu à nombre de mes questions. Les honorables sénateurs peuvent se targuer d'avoir un personnel de si grande qualité à leur disposition. Enfin, je tiens à remercier de nouveau les honorables sénateurs qui m'ont permis de présenter mes opinions sur la question.

---



*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

Mr. John DeLora, Director, Michigan Passenger Foundation.

*From the Railway Transport Committee of the Canadian  
Transport Commission:*

Dr. J. Heads, Executive Director;

Mr. M. D. Parry, Assistant Director, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. D. I. Murray, Chief, Special Costing Studies, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. P. Dawes, Senior Analyst, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. D. Merritt, Senior Research Analyst, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch;

Mr. J. A. D. McNeil, Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch.

M. John DeLora, directeur, Michigan Passenger Foundation.

*De la Commission canadienne des transports—Comité des  
transports par chemins de fer:*

M. J. Heads, directeur exécutif;

M. M. D. Parry, directeur adjoint, Développement des systèmes du prix de revient;

M. D. I. Murray, chef, Études spéciales sur l'établissement du prix de revient;

M. P. Dawes, analyste principal, Développement des systèmes du prix de revient;

M. D. Merritt, analyste principal (recherche), Développement des systèmes du prix de revient;

Mr. J. A. D. McNeil, chef, Développement des systèmes du prix de revient.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, June 10, 1982

Le jeudi 10 juin 1982

Issue No. 28

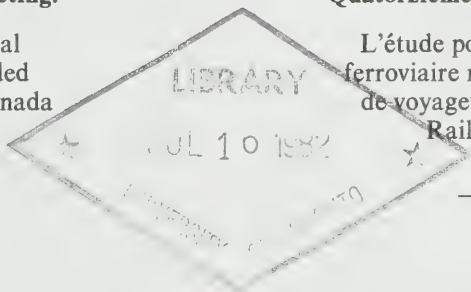
Fascicule n° 28

**Fourteenth Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

**Quatorzième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léo Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léo Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 10, 1982  
(54)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 11:35 o'clock a.m., the Deputy Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bell, Côtteau, Doody, Flynn, Riley, Rowe and Smith. (7)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament. And also *From the Canadian Transport Commission:* Mr. J. McNeil, Chief, Systems Applications, Rail Economic Analysis Branch. And also Mr. J. A. Hanna, Vice-President, Finance and Administration, VIA Rail Canada Inc.

*Witnesses:**From Transport Canada:*

Mr. Robert Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration;

Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger.

*From VIA Rail Canada Inc.:*

Mr. J. Frank Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer;

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company.

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel;

Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

The Committee resumed its consideration of VIA Rail Passenger Services.

The Chairman introduced Messrs. Giroux and Tittley. Mr. Giroux made a brief statement and assisted by Mr. Tittley answered questions on it and related matters.

The witnesses withdrew.

The Chairman then introduced Messrs. Roberts and Fortin. Mr. Roberts read a prepared statement and assisted by Mr. Fortin replied to questions. The witnesses then withdrew.

Mr. Thompson and Dr. Heads were introduced. Both made preliminary statements and were questioned.

During the course of their examination Messrs. Giroux and Roberts agreed to submit additional information to the Committee.

At 1:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 10 JUIN 1982  
(54)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 35, sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bell, Côtteau, Doody, Flynn, Riley, Rowe et Smith. (7)

*Aussi présents:* M. Jack Silverstone, chercheur, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement. Également: *De la Commission canadienne des Transports:* M. J. McNeil, chef, Applications et définitions des systèmes, Direction de l'analyse économique des chemins de fer. Également: M. J. A. Hanna, vice-président, Finances et administration, VIA Rail Canada Inc.

*Témoins:**De Transports Canada:*

M. Robert Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;

M. Robert Tittley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs.

*De VIA Rail Canada Inc.:*

M. J. Frank Roberts, président du conseil, président-directeur général;

M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général,

*De la Commission canadienne des Transports:*

M. K. W. Thompson, avocat-conseil, transport ferroviaire;

M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par chemins de fer.

Le Comité reprend son étude du service de transport de voyageurs assuré par VIA Rail.

Le président présente MM. Giroux et Tittley. M. Giroux fait une brève déclaration et, avec l'aide de M. Tittley, répond aux questions qui s'y rapportent et aux questions connexes.

Les témoins se retirent.

Le président présente ensuite MM. Roberts et Fortin. M. Roberts lit une déclaration écrite et répond aux questions avec l'aide de M. Fortin. Ensuite, les témoins se retirent.

MM. Thompson et Heads sont présentés. Tous deux font des déclarations préliminaires et sont interrogés.

Au cours de leur interrogation, MM. Giroux et Roberts acceptent de présenter des renseignements supplémentaires au Comité.

À 13 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Eric W. Innes

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 10, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.30 a.m. to consider VIA Rail Passenger Services.

**Senator G. I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this morning we have witnesses from Transport Canada, the Canadian Transport Commission and VIA Rail Canada Inc.. From Transport Canada we have Mr. Robert Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

**Mr. Robert Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. With me is Mr. Tittley, Director Gen, Rail Passenger Services, Transport Canada.

**The Chairman:** At the outset let me say that the committee has had some indication that Mr. Giroux believes that there are certain facts concerning the losses, if that is the proper term, of VIA Rail increasing this year. We should like him to tell us what he has to say about that.

Perhaps you would like to make an opening statement before the members of the committee commence asking questions, and, if so, please proceed.

**Mr. Giroux:** I really do not have any opening statement, Mr. Chairman. I simply make myself available to answer any questions the members of the committee may have.

I understand that an article which appeared in the *Ottawa Citizen* on May 26, 1982 is possibly one of the sources that stimulated your interest in this matter. I am quite prepared to talk at length on the contents of that article and give you information on my discussions with the reporter who prepared that.

**The Chairman:** I think the members of the committee would be pleased to hear whatever comments you think would be appropriate in that respect. We are not particularly concerned as to why you gave certain information to a reporter, but we are interested in whether the information contained therein is in accord with your belief of the facts. Perhaps you could tell us what you think about that.

**Mr. Giroux:** Mr. Chairman, I should like to point out that I indicated that, on the basis of estimates we have so far with respect to fiscal year 1982-83, we will be facing a shortfall of \$67 million in terms of government contributions to VIA for its operating costs, and VIA's operating costs are its own operating costs and costs charged to it by operating railways with which it has signed contracts.

This is based on a number of factors, the first being the impact of the additional annual invoices that have been received from the railways on the part of VIA, which impact

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 10 juin 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 30 pour étudier le service ferroviaire du transport de voyageurs assuré par VIA Rail.

**Le sénateur G. I. Smith (Président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous accueillons ce matin des témoins du ministère des Transports, de la Commission canadienne des transports et de VIA Rail Canada Inc.. Le témoin du ministère des Transports, M. Robert Y. J. Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

**M. Robert Y. J. Giroux, Administrateur, Administration canadienne des transports de surface, ministère des Transports:** Merci, monsieur le président. Je suis accompagné de M. Tittley, directeur général, service de transports de voyageurs, ministère des Transports.

**Le président:** Permettez-moi d'abord de dire que, d'après certains renseignements que le comité a déjà reçu, M. Giroux croirait que certains faits permettent de penser que les pertes de VIA Rail, si je puis utiliser ce terme, augmenteront cette année.

Vous aimeriez, peut-être, faire une entrée en matière avant que les membres du comité ne commencent à vous interroger. Vous avez donc la parole.

**M. Giroux:** Je n'ai pas vraiment l'intention de présenter un exposé préliminaire, monsieur le président. Je me contenterais de répondre aux questions que les membres du comité auraient à me poser.

Je crois savoir que c'est un article paru dans le *Citizen* d'Ottawa le 26 mai 1982 qui aurait éveillé votre intérêt pour cette question. Je suis tout à fait disposé à discuter à fond cet article et à vous faire part des renseignements que j'ai obtenus lors de ma rencontre avec le journaliste qui en est l'auteur.

**Le président:** Je pense que les membres du comité aimeraient entendre tous les commentaires que vous jugerez pertinents à ce propos. Ce qui nous intéresse ce ne sont pas les raisons qui vous ont poussé à communiquer certains renseignements à un journaliste; nous tenons surtout à savoir si ces renseignements correspondent bien à votre interprétation des faits. Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous en pensez.

**M. Giroux:** Monsieur le président, j'aimerais vous rappeler ce que j'ai dit, à savoir que d'après les prévisions budgétaires que nous avons établi jusqu'ici pour l'année financière 1982-83, nous aurons à faire face à une réduction de 67 millions de dollars des subventions que le gouvernement verse à VIA pour financer ses frais d'exploitation, lesquels frais comprennent ceux de VIA même et ceux que lui facturent les chemins de fer avec lesquels elle a conclu les contrats.

Ces prévisions sont établies à partir d'un certain nombre de facteurs, dont le premier est l'incidence des factures annuelles que VIA a reçu des chemins de fer, incidence financière que

## [Text]

we are now in the process of beginning to understand much more fully than we did a year ago in terms of financial impact.

Once such an invoice is received, it has an effect in the year in which it applies, and also an effect on the base for future years because of these additional invoices. As I indicated, there is a shortfall of that amount of money.

That is the situation that is facing us for 1982-83. We do not at this stage have any clear indication of the next fiscal year. We will be awaiting VIA's own estimate of what this will be once they are in a position to provide us with the necessary figures for their 1983 fiscal year. This creates a problem, because we work on an April 1 to March 31 fiscal year, while they work on a January to December term.

The other part of the article which I should like to comment on deals with the question of savings. I indicated that over the three-year period of the cabinet decision, which was my point of reference, the best estimates I has at that time of the operating savings as a result of the service reductions were about \$107 million, and some \$41 million in the calendar year 1982.

I also indicated at that time that I saw an additional \$14 million for the capital side, because the \$107 million mentioned relates only to the operating side. That \$14 million for 1982 related to the capital side, which confirmed the figures put forth by the Minister of Transport when he talked about the cabinet decision of last summer.

We are pleased that as we begin to understand more and more the impact of the cuts that we made in the passenger service last summer, and the impact it has on the total railway system—the total VIA system—that these estimates of savings, if I take the three fiscal years in question, 1981-82, 1982-83, 1983-84, were lower. On the basis of numbers which we are still refining, and that were provided to me by VIA—and I am sure Mr. Roberts may want to speak to that later on—if I take the same time span, the savings would be \$150 million rather than the previous estimate of \$107 million, and on the capital side over the same time span, approximately \$36 million, comprising \$14 million for 1982; \$17.1 million for 1983; and \$5 million for the first quarter of 1984.

So, I wanted to clarify the record on that particular matter. The figure of \$150 million, which might have been attributed to me, I think, is a figure mentioned by Mr. Roberts at one of the previous meetings with your committee, and I think that Mr. Roberts, or some of the VIA people, can clarify just what is contained in that particular figure. The \$30 million of severance benefits mentioned in the article are separate from all of the figures I have talked to you about. It is a separate fund that was set aside, and it is not a fund that is going to be disbursed by VIA or the railways; it will be disbursed by Transport Canada on an effective demonstration of the employees affected by the cutbacks, and of how they have benefited from the programs that are in place, which could be severance pay, early retirement, accelerated retirement,

## [Traduction]

nous commençons à comprendre beaucoup mieux maintenant qu'il y a un an.

Ces factures ont une incidence non seulement sur l'année en cours; elles en ont aussi une sur les années à venir. Comme je l'ai déjà mentionné, le montant des subventions est insuffisant.

Voilà la situation pour l'année 1982-1983. Pour le moment, nous ne pouvons rien prévoir de précis pour la prochaine année financière. Nous devons attendre que VIA fasse sa propre estimation de ce montant avant qu'elle ne soit en mesure de nous fournir ces chiffres pour l'année financière 1983. C'est un problème qui vient du fait que notre année financière commence le 1<sup>er</sup> avril et se termine le 31 mars alors que la sienne commence en janvier et se termine en décembre.

L'autre partie de l'article que je voudrais commenter porte sur la question des économies. J'ai déjà mentionné que pour la période de trois ans prévue par la décision du cabinet, et que j'ai utilisée comme point de référence, la meilleure estimation que je pouvais alors faire de la réduction des frais d'exploitation que permettraient les réductions de service s'élevait à 107 millions de dollars dont quelque 41 millions pour l'année civile 1982.

J'ai aussi mentionné à ce moment-là que je prévoyais une économie additionnelle de 14 millions de dollars du côté capital, en raison du fait que le montant de 107 millions de dollars mentionné ne porte que sur le côté exploitation. Ce montant de 14 millions de dollars pour l'année 1982 s'appliquait à l'aspect capital, ce qui confirme les chiffres que le ministre des Transports a cités lorsqu'il a parlé de la décision que le cabinet a pris l'été dernier.

Nous sommes heureux de constater, à mesure que nous commençons à mieux comprendre l'incidence qu'auront les réductions du service de transport de voyageurs décrétées l'été dernier, que leur incidence sur l'ensemble du réseau ferroviaire—l'ensemble du réseau VIA—permettra de réaliser des économies plus considérables que prévu pour les trois années financières visées: 1981-82, 1982-83 et 1983-84. D'après les chiffres que nous sommes encore en train d'épurer, chiffres qui m'ont été communiqués par VIA—et je suis sûr que M. Roberts va revenir sur cette question tout à l'heure—pour la même période, les économies s'élèveraient à 150 millions de dollars, et du côté capital, toujours pour la même période, à environ 36 millions de dollars, soit 14 millions de dollars en 1982, 17.1 millions de dollars en 1983 et 5 millions de dollars pour le premier trimestre de 1984.

Voilà pourquoi je tenais à tirer cette question au clair. Le chiffre de 150 millions de dollars qu'on m'a attribué, je pense, a déjà été cité par M. Roberts lors d'autres réunions de votre comité, et je crois qu'il pourrait, lui ou d'autres représentants de VIA, vous donner des précisions sur les éléments qui le composent. Le montant de 30 millions de dollars dont il est question à l'article concernant les prestations de cessation d'emploi est un montant à part de tous ceux dont je vous ai parlé. C'est un fonds séparé qui a été mis de côté, et ce montant ne sera pas déboursé par VIA ou les chemins de fer; il sera défrayé par le ministère des Transports une fois qu'on aura effectivement déterminé l'incidence que les réductions auront eu sur les employés et les avantages auxquels les programmes déjà en place leur auront donné droit, ce qui



[Text]

retraining, relocation, and so forth. That \$30 million was the best estimate we had at the time of how much it would cost, based on what we had gone through with the first rationalization of this program, to the effect that it would take up to that amount of money to take care of the labour implications of this.

This is a fund, I say again, that is separate from all of these on-going and capital operating costs. It is a fund that is to be disbursed by Transport Canada to VIA and to the two railways, CN and CP, once they have identified clearly what they have done for each of the individuals affected by these service cutbacks.

Information is still coming in, but it is rather sparse at the moment, and we do not expect to be in a position for another two or three months to estimate the amounts.

If I may, I would like Mr. Tittley to elaborate a little on that particular question. He has some information, and it is better for him to speak to it directly.

**Mr. R. Tittley, Director, Railway Passenger Services, Transport Canada:** Mr. Chairman, Transport Canada will provide Senator Olson with a status report on the impact that the service cutbacks had on the labour aspect within about three weeks' time. So far there have been 1269 employees identified as applying for assistance under the stipulations of the labour assistance program.

**Senator Riley:** At what cost?

**Mr. Tittley:** The disbursements so far, since November 15, have totalled \$5.25 million. The costs to VIA, so far, that we have paid back, have been \$1.267 million. These are the latest figures we have. All the information is not yet in, however, and this is why, as Mr. Giroux explained, we are not in a position to provide a more detailed account and a justification, if you wish, at this moment, for the \$30 million, but that will be provided in a report to Senator Olson in about three weeks' time.

**Mr. Giroux:** I think, Mr. Chairman, that that is about as much as I want to say about the article, *per se*. Perhaps I might make one final point.

Mention was certainly made, in the discussions that led to this article, about the open-endedness of this particular costing approach that we have, which means that the thirteenth bills and fourteenth invoices come into the picture. This has been recognized by the Department of Transport, and the Minister of Transport is committed to introducing what we call the fixed price contract mechanism between VIA and the railways, and it is one of the areas of activity that department officials are working very actively on at the moment, in co-operation with the railways and with VIA Rail. It is one area that the minister is very keen on having settled.

The other point is access to information, which the minister also is very much on record as supporting. It is thought to be desirable that VIA have more management type information,

[Traduction]

pourrait être les prestations de cessation d'emploi, les retraites anticipées ou accélérées, le recyclage, les transferts, etc... Ce montant de 30 millions de dollars correspond à la meilleure estimation que nous ayons pu faire, à ce moment-là, des frais, en se fondant sur ce qu'avait coûté la première rationalisation de ce programme et on a calculé que c'était à peu près le montant qu'il fallait prévoir pour les répercussions que ces réductions auraient sur la main-d'œuvre.

Encore une fois, il s'agit d'un fonds séparé de tous les autres frais d'exploitation courants et des coûts en capital. Il s'agit d'une somme que le ministère des Transports versera à VIA et à deux autres sociétés ferroviaires, le CN et le CP, quand elles auront bien spécifié ce qu'elles ont fait pour chacun des employés touchés par ces réductions de service.

Nous continuons à recevoir des renseignements, mais ils sont plutôt maigres pour le moment, et nous ne prévoyons pas être en mesure, avant deux ou trois mois, d'évaluer les montants.

Avec votre permission, j'aimerais que M. Tittley apporte un peu plus de précisions sur cette question. Il vaudrait mieux que ce soit lui qui vous donne directement ces renseignements.

**M. R. Tittley, directeur, service de transport de voyageurs, ministère des Transports:** Monsieur le président, d'ici à peu près trois semaines, le ministère des Transports communiquera au sénateur Olson un rapport pour faire le point sur les répercussions que les réductions de service ont eu sur la main-d'œuvre.

**Le sénateur Riley:** Combien cela a-t-il coûté?

**M. Tittley:** Depuis le 15 novembre, les déboursés se sont élevés à 5.25 millions de dollars. Jusqu'ici, VIA a remboursé 1.267 million de dollars. Ce sont là nos derniers chiffres. Nous n'avons pas reçu tous les renseignements encore, cependant, et c'est pourquoi, comme M. Giroux l'a expliqué, nous ne sommes pas en mesure de fournir des comptes plus détaillés ni de mieux justifier, si vous voulez, pour le moment, le montant de 30 millions de dollars; ces renseignements seront fournis dans un rapport qui sera communiqué au sénateur Olson dans trois semaines environ.

**M. Giroux:** Je pense, monsieur le président, que c'est à peu près tout ce que j'avais à dire au sujet de l'article lui-même. Si vous le permettez, je voudrais aborder une dernière question.

Il a été question, bien sûr, au cours de l'interview qui a précédé cet article, de l'aspect non défini de notre façon d'établir les coûts, ce qui nous ramène à la treizième et à la quatorzième factures. Cette absence de limites a été constatée au ministère des Transports et le ministre a promis d'instaurer ce que nous appelons un mécanisme qui permettrait à VIA de conclure des contrats à prix fixes avec les chemins de fer; et c'est une question à laquelle les Fonctionnaires du ministère s'emploient actuellement très activement, en collaboration avec les sociétés ferroviaires et VIA Rail et que le ministre tient absolument à régler.

Je voudrais aussi parler de l'accès à l'information, auquel le ministre a souvent précisé qu'il tenait. On estime qu'il serait souhaitable que VIA reçoive plus de renseignements d'ordre



[Text]

and details on operations, so that it can gauge better the kind of management decisions it can take.

**The Chairman:** On that point, may I ask you whether these two things, the fixed cost contracts and the availability of information, are to be dealt with soon by legislation, or in what manner is it proposed to do so?

**Mr. Giroux:** The legislation package that is being prepared right now, which is intended to form part of a broad discussion paper originally, does contain provisions for access to information, and it also deals with the compensation issue. The intention of the minister, however, is to introduce the fixed price contract for the next contract operating year of VIA, which starts on January 1, 1983. It is quite probable that legislation will not be available by that time, but that will not deter the minister from proceeding on that basis anyway.

**The Chairman:** How will he proceed, then? By some authority that he now has?

**Mr. Giroux:** Yes.

**The Chairman:** What authority is that?

**Mr. Giroux:** It is under the current regulations, and his authority as Minister of Transport, responsible for the program, to determine the compensation issues that should apply to the system.

**The Chairman:** Could you give us a more specific reference?

**Mr. Giroux:** I would have to find that out. I think it is pursuant to the contract regulations.

**The Chairman:** Perhaps you would not mind giving full information on that to our clerk as soon as is convenient.

**Mr. Giroux:** Certainly.

**Senator Riley:** Mr. Giroux, this article in the *Citizen* says:

Giroux added that the estimated \$67-million overrun in operating costs does not include \$30 million in severance benefits to employees affected by the cutbacks, nor does it include another \$150 million in outstanding VIA bills from the past three years of operations.

How do you reconcile that \$30 million in severance benefits to employees with evidence given to us here by VIA Rail officials to the effect that they estimate that the severance costs would be upwards of \$3 million?

**Mr. Giroux:** I will deal with the question in two parts. I would like, if I may, to say that I have never stated that it included the \$67 million and the \$30 million but did not include the \$150 million. I never associated those three numbers. The \$150 million, I think, is a figure that was mentioned in this committee, and if anything, the \$67 million was part of

[Traduction]

administratif et qu'elle soit mieux informée des détails des opérations, car elle serait ainsi mieux en mesure d'évaluer quel genre de décisions administratives elle peut prendre.

**Le président:** A ce propos, puis-je vous demander si ces deux questions, soit les contrats à prix fixes et l'accessibilité à l'information, seront bientôt réglées par voies législatives ou de quelle autre manière envisage-t-on d'intervenir?

**M. Giroux:** Les mesures qu'on élabore actuellement et qui devaient, au départ, faire partie d'un document de travail de portée générale contiennent des dispositions relatives à l'information, et portent, également, sur la question d'indemnisation. Le ministre envisage toutefois d'instaurer des contrats à prix fixes pour la prochaine année d'exploitation de VIA qui débute le 1<sup>er</sup> janvier 1983. Selon toutes probabilités, une loi en ce sens n'aura encore pas été adoptée à ce moment-là, mais cela n'empêchera pas le ministre de suivre tout de même cette démarche.

**Le président:** De quelle façon s'y prendra-t-il, alors? En vertu de certains pouvoirs dont il est déjà investi?

**M. Giroux:** Oui.

**Le président:** Quels pouvoirs?

**M. Giroux:** Le règlement actuel et ses pouvoirs de ministre des Transports responsable du programme lui permettent de déterminer les modalités d'indemnisation qui devraient s'appliquer au système.

**Le président:** Pourriez-vous nous donner plus de précisions?

**M. Giroux:** C'est une chose qu'il me faudrait trouver. Je pense que c'est en conformité du règlement s'appliquant aux contrats.

**Le président:** Si vous n'y voyez pas d'inconvénient vous pourriez peut-être communiquer à notre greffier, dès que vous le pourrez, des renseignements complets à ce sujet.

**M. Giroux:** Bien sûr.

**Le sénateur Riley:** Monsieur Giroux, dans cet article du *Citizen* on peut lire ceci:

Giroux a ajouté que le dépassement des coûts d'exploitation estimés à 67 millions de dollars ne comprend ni le montant de 30 millions de dollars qui sera versé en prestations de cessation d'emploi aux employés touchés par les réductions ni un autre montant de 150 millions de dollars que représentent les factures que VIA doit encore payer pour les trois dernières années d'exploitation.

Comment pouvez-vous concilier que vous évaluiez à 30 millions de dollars les prestations de cessation d'emploi qui seront versées aux employés alors que des représentants de VIA Rail nous ont dit, ici, au comité, qu'ils estimaient que les frais de cessation d'emploi s'élèveraient à 3 millions de dollars?

**M. Giroux:** Je vais donner une réponse en deux parties à cette question. J'aimerais d'abord, si vous le permettez, rappeler que je n'ai jamais dit que les montants de 67 et de 30 millions de dollars ne faisaient pas partie du montant de 150 millions de dollars. Je n'ai jamais associé ces trois chiffres. La somme de 150 millions de dollars a été mentionnée ici, je crois,

[Text]

the \$150 million; but I think we can clarify this a little bit later on.

With respect to the \$30 million, the amounts that are in there, it must be realized, are "up to" \$30 million. They were set aside by cabinet, up to \$30 million, and the department has to come back and show just exactly how much it needs out of that amount for severance pay benefits. We are not in a position at this time to indicate to you whether we will spend all or part of or more than the \$30 million. We do not think we will need to spend more than \$30 million, because we are still awaiting information from the railways and from VIA on the effects on individual employees of the service cuts, and how the labour assistance benefits were applied to them. It is true, though, that the \$30 million is separate, but that \$30 million is not a new figure. It was identified when the policy was announced last summer. When the service reductions were announced last summer the minister's announcement indicated that an amount of up to \$30 million had been set aside for assistance to labour. This was separate and over and above the amounts that were to be part of the envelope for the year.

**Senator Riley:** Was that \$30 million not the estimate of Treasury Board?

**Mr. Giroux:** No. It was estimated by us, based on our first experience under the initial VIA implementation, which carried with it some rationalization of services and some consolidation of services. It had also some labour effects. Those labour effects were part of a labour assistance plans. This dates back now to 1978, and on the basis of the numbers affected and how much it cost, we just extrapolated, using the 1,600 identified last summer as the number of people affected by the recent service cuts, and we arrived at an estimate of about \$30 million.

It is not a Treasury Board estimate, it is a Transport Canada estimate.

**Senator Riley:** And authorized by Treasury Board.

**Mr. Giroux:** It was authorized by the cabinet committee on economic development. Treasury Board will authorize a more specific figure once we can determine exactly how many people have been affected, because the figures may have changed since last summer as to what kind of benefits they received, whether it was early retirement, early pension, relocation, retraining, or what—a number of activities can take place. Therefore, once we have that information and we have added up the costs, the Treasury Board will authorize the funds to be disbursed against the \$30 million.

[Traduction]

et le montant de 67 millions de dollars ne peut qu'en faire partie, mais je pense que nous pouvons tirer cela au clair un peu plus tard.

Pour ce qui est de la somme de 30 millions de dollars, il faut bien se rendre compte que c'est un total qui peut «atteindre» 30 millions de dollars. Le cabinet a prévu que le total pouvait atteindre 30 millions de dollars, et c'est au ministère à démontrer de quelle fraction de cette somme il a besoin exactement pour verser les prestations de cessation d'emploi. Nous ne sommes pas en mesure, pour le moment, de vous dire si nous dépenserons ce montant de 30 millions de dollars entièrement, en partie ou encore s'il sera suffisant. Nous ne prévoyons pas devoir dépenser plus de 30 millions de dollars, quoique nous attendions encore des renseignements des sociétés ferroviaires et de VIA pour connaître les répercussions que les réductions de service auront sur les employés et pour savoir de quelle façon les prestations d'aide à la main-d'œuvre s'appliqueront. Cependant, s'il est exact qu'il s'agit-là d'un montant séparé, ce n'est pas un nouveau chiffre. Il a été mentionné l'été dernier, en même temps que l'annonce de la nouvelle politique. Lorsqu'il a annoncé les réductions de service l'été dernier, le ministre a précisé qu'on avait mis de côté une somme pouvant atteindre 30 millions de dollars pour aider la main-d'œuvre. Il s'agissait d'un montant distinct en sus de ceux qui devaient faire partie de l'enveloppe de l'année.

**Le sénateur Riley:** Ce montant de 30 millions de dollars n'a-t-il pas été prévu par le Conseil du Trésor?

**M. Giroux:** Non. C'est nous qui avons fait cette estimation à partir de l'expérience que nous avons acquise lors de la première mise en service de VIA qui a nécessité, dans une certaine mesure, une rationalisation et une consolidation des services. Cela avait eu une certaine incidence sur les employés. Ces changements faisaient partie d'un programme d'aide à la main-d'œuvre. Cela remonte maintenant à 1978. À partir du nombre d'employés touchés et des coûts que cela avait entraînés nous n'avons fait qu'une extrapolation, en nous servant du nombre estimatif de 1,600 employés mentionné l'an dernier à propos des réductions de service et nos calculs nous ont donné le montant estimatif d'environ 30 millions de dollars.

Ce n'est pas une prévision du Conseil du Trésor, c'en est une du ministère des Transports.

**Le sénateur Riley:** Qui a été approuvée par le Conseil du Trésor.

**M. Giroux:** Elle a été approuvée par le Comité ministériel du développement économique. Le Conseil du Trésor approuvera un montant plus précis une fois que nous aurons pu déterminer avec exactitude combien d'employés ont été touchés, car le nombre peut avoir changé depuis l'été dernier, si on considère à quel genre d'avantages ils ont eu droit, qu'il s'agisse d'une retraite anticipée, d'une pension anticipée, d'un transfert, de recyclage ou autre, les possibilités sont multiples. Par conséquent, une fois que nous aurons ces renseignements et que nous aurons fait la somme des coûts, le Conseil du Trésor approuvera les montants que l'on pourra déduire de cette réserve de 30 millions de dollars.



[Text]

**Senator Riley:** Do you disagree, then, that the costs of the severance of these employees could amount to no more than \$3 million?

**Mr. Giroux:** I would prefer not to comment on that. I do not know where the \$3 million comes from or how many employees it applies to. It may deal with the previous exercise in which there was an amount of \$3 million identified. But I am really in no position to talk about the \$3 million.

**Senator Riley:** But when you say that the estimated \$67 million overrun in operating costs does not include \$30 million in severance benefits to employees affected by the cutbacks, would the public's interpretation not be that it is going to cost at least \$30 million?

**Mr. Giroux:** What I indicated when this matter was discussed was that an amount of up to \$30 million had been set aside to cover employees affected by the cutbacks. The precise amount is still to be determined, and we are still not in a position to place an exact figure on how much of the \$30 million will be disbursed. I suspect it will be more than \$3 million, but I do not know the exact figure at this time because we are still awaiting the information from the railways.

**The Chairman:** When will you know that exact figure?

**Mr. Tittley:** Mr. Chairman, if I may answer; for example, the number of 1269 that I have a moment ago does not include the numbers from the CPR. So this demonstrates the early stage of the process we are at in this regard. We are expecting the CP numbers at any moment, so more than likely it will bring the total numbers of employees who fall into the program to roughly 1600, as forecast last year by VIA at the time the service cuts were planned.

**The Chairman:** I appreciate what you have just said, Mr. Tittley, but when will the Department of Transport have those exact figures available?

**Mr. Tittley:** As I said earlier, in three weeks time we will be submitting a report to Senator Olson which will contain the best information as of that moment. But there are provisions in the Labour Assistance Program that call for quite a bit of flexibility. For example, with regard to training, it is impossible to know at this time how the employees will elect to govern their future, so to speak and, furthermore, all service cutbacks associated with last year's decision are not implemented. There are four services where the cutbacks are yet to be implemented, and those are the three commuter type services in the Toronto area and the commuter service in the Montreal area. They will be put into effect in early September.

**The Chairman:** Obviously, you cannot tell us now what the exact numbers are and you obviously will not be able to tell Senator Olson in the report you will be giving to him. When will you be able to tell anybody?

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Contestez-vous, alors, que le coût des prestations qui seront versées à ces employés pourrait ne pas dépasser 3 millions de dollars?

**M. Giroux:** Je préférerais ne pas faire de commentaires sur ce point. J'ignore d'où vient ce montant de 3 millions de dollars et à combien d'employés il s'applique. Il s'agit peut-être de l'exercice financier précédent où il a été question d'un montant de 3 millions de dollars. Mais je ne suis vraiment pas en mesure d'en parler.

**Le sénateur Riley:** Mais quand vous avez dit que le montant estimatif de 67 millions de dollars de dépassement des coûts d'exploitation ne comprenait pas celui de 30 millions de dollars à verser en prestations de cessation d'emploi aux employés touchés par les réductions, ne croyez-vous pas que le public puisse comprendre que cela coûtera au moins 30 millions de dollars?

**M. Giroux:** Lorsqu'on a discuté de cette question, j'ai dit qu'on avait mis de côté un montant pouvant atteindre 30 millions de dollars pour indemniser les employés touchés par ces réductions. Ce montant reste à déterminer, et nous ne sommes pas encore en mesure de dire exactement quelle fraction en sera dépensée. Je prévois que ce sera plus de 3 millions de dollars, mais je ne connais pas le montant exact pour le moment, car nous attendons encore les renseignements des sociétés ferroviaires.

**Le président:** Quand connaîtrez-vous le chiffre exact?

**M. Tittley:** M. le président, si vous me permettez de répondre, j'ajouterai, par exemple, que le chiffre de 1,269 employés que j'ai cité tout à l'heure ne comprend pas le CP. Comme vous le voyez, nous ne faisons qu'entamer ce processus. Nous attendons incessamment les chiffres du CP et il est donc très probable que le total des employés admissibles au programme se trouve porté à environ 1,600, tel que l'a prévu VIA l'an dernier, lorsque les réductions de service ont été planifiées.

**Le président:** Je comprends ce que vous venez de dire, M. Tittley, mais quand le ministère des Transports aura-t-il les chiffres exacts?

**M. Tittley:** Comme je l'ai dit tout à l'heure, dans trois semaines nous présenterons au sénateur Olson un rapport qui contiendra les meilleurs renseignements que nous aurons alors. Cependant, certaines dispositions du Programme d'aide à la main-d'œuvre laissent une assez grande marge de manœuvre. Par exemple, si on parle du recyclage, il est impossible de savoir maintenant de quelle façon les employés décideront de leur avenir pour ainsi dire, et en outre, toutes les réductions de service découlant de la décision de l'an dernier n'ont pas encore été effectuées. Il reste encore quatre services où les réductions ne sont pas encore faites, soit les trois services de banlieue dans la région de Toronto et celui de la région de Montréal. Ces réductions se feront au début de septembre.

**Le président:** Il est bien évident que vous ne pouvez pas nous dire maintenant quels sont les chiffres exacts et que vous ne pourrez pas le dire, non plus, au sénateur Olson dans le rapport que vous lui communiquerez. Quand serez-vous en mesure de le dire à qui que ce soit?



[Text]

**Mr. Giroux:** In terms of the final numbers of people affected, we should be in a position soon, as Mr. Tittley has indicated, to give a pretty good estimate. There could still be some numbers coming in because we are dealing with a national system. In terms of the actual costs, our approach has been that we would probably do it in two steps. We would try to disburse some money this fiscal year. In fact, when we presented this originally, we recommended that it be broken down into two fiscal years with \$15 million allocated for one fiscal year and \$15 million allocated for the next fiscal year.

Our intention is to go to the Treasury Board in September with our best estimates in numbers to justify the funds at that time, but making it quite clear that we have not covered all the employees and that we will have to go back the following year for the second set.

So to answer your question as to when we will know the total number of employees and the total amounts spent against that fund, we will probably not know for another 12 or 18 months. That is, to give you a firm number. This is a reflection of how long it takes for the system to grind these figures out and so on. Take the case, for example, of an employee who has elected to take some retraining that will last for six months. Following that retraining period that employee elects to be relocated, which may take some more time. In all that time there may be maintenance of paid benefits and so on. So, the cuts took place in November, but it could well be next November by the time we find out the exact cost for that one employee. It could take that amount of time before the system captures all the information necessary.

**Senator Riley:** Why do you include CN and CP employees?

**Mr. Giroux:** Because, through the service is being managed by VIA, it is run on either a CN track or a CP track with CN or CP operating crews. Also, if you cut a service you may be cutting some equipment and, therefore, affecting the maintenance shops, particularly those of CN. So the Railway Passenger Program is a co-operative effort. These employees may be affected, but so may the employees on the running crews, on track maintenance, in stations which are being abandoned or in maintenance shops. Since the service affects employees from both VIA and the railways, they are both covered under the Labour Assistance Plan.

**Senator Riley:** Why should CN and CP not be the ones who suffer the cost of the severance of their employees rather than VIA.

**Mr. Giroux:** It is not VIA that is suffering the cost of the severance, it is the Government of Canada that is paying for it. This is part of an agreement that was reached in the early years of this program, I believe 1978. In fact, I think the

[Traduction]

**M. Giroux:** Pour ce qui est du nombre définitif de personnes touchées, nous devrions être très bientôt en mesure de donner un nombre estimatif relativement exact, comme M. Tittley l'a dit. Il pourrait encore rester d'autres données à venir, car nous traitons ici d'un réseau national. Quant au coût réel, nous avons pensé procéder en deux étapes. Nous pourrions essayer de déboursier certaines sommes pour l'année financière en cours. En fait, la première fois que nous avons abordé cette question, nous avons recommandé la répartition de ce montant sur deux années financières, soit 15 millions de dollars pour chaque année.

Nous avons l'intention de nous présenter au Conseil du Trésor en septembre avec notre meilleur nombre estimatif pour justifier le déboursé des fonds à ce moment-là, tout en prenant bien soin de préciser que cela ne s'applique pas à tous les employés et qu'il nous faudra revenir l'an prochain pour le groupe qui reste.

Donc, pour répondre à votre question lorsque vous nous demandez à quel moment nous connaissons le nombre total d'employés et le montant global que nous devons tirer de ce fonds, je vous dirai que nous ne le saurons probablement pas avant douze ou dix-huit mois. C'est-à-dire que nous ne pourrions pas vous donner un chiffre exact avant. Cela montre à quel point il faut du temps au système pour affiner ces chiffres... Prenez le cas, par exemple, d'un employé qui a décidé de suivre un cours de recyclage d'une durée de six mois. Une fois son cours fini, cet employé peut demander à être transféré, ce qui demande encore du temps. Pendant tout ce temps il peut avoir droit à des prestations, etc... Par conséquent, même si les réductions ont été effectuées en novembre, il est bien possible qu'il faille attendre au mois de novembre suivant avant de savoir le montant exact des dépenses associées à cet employé. Il est possible qu'il faille attendre tout ce temps avant que le système ait pu réunir tous les renseignements nécessaires.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi incluez-vous aussi les employés du CN et du CP?

**M. Giroux:** Parce que même si le service est géré par VIA, il est exploité sur une voie ferrée du CN ou du CP par leurs employés. De plus, en réduisant un service, on peut éventuellement éliminer une partie du matériel, ce qui a une incidence sur les ateliers d'entretien, surtout ceux du CN. Le Programme de transport des voyageurs est le résultat d'un travail exécuté en collaboration. Ces employés peuvent être touchés, tout comme le personnel roulant, les employés préposés à l'entretien de la voie ferrée, ceux qui travaillent dans les gares abandonnées ou dans les ateliers d'entretien. Comme le service emploie du personnel tant de VIA que des sociétés ferroviaires, tous sont admissibles au Programme d'aide à la main-d'œuvre.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi le CN et le CP devraient-ils défrayer les prestations de cessation d'emploi de leurs employés plutôt que VIA.

**M. Giroux:** Ce n'est pas VIA qui assume les frais de cessation d'emploi, c'est le gouvernement du Canada. Cela fait partie d'un accord qui a été conclu au cours des premières années du programme, en 1978, je crois. En fait, je pense que

**[Text]**

agreement was finely arbitrated by Judge Gould, who arbitrated a Labour Assistance Program for employees who would be affected by the Railway Passenger Program in order to introduce fairness. It was agreed at the time that government, since it is the body responsible—either through the Canadian Transport Commission or through executive action such as it took last summer—for effecting the service cuts, has agreed to pay for the labour assistance benefits that apply to those cuts. These benefits are very attractive and are a stimulus to make it easier for the employees to re-adjust as a result of the service cutbacks.

**Senator Riley:** Are you or your department recommending further cuts beyond the commuter service in respect of the operation of VIA Passenger Service?

**Mr. Giroux:** We are not recommending further cuts at this time.

**Senator Riley:** Are you recommending against further cuts?

**Mr. Giroux:** We are awaiting a very important input in terms of where we are going with respect to the rail passenger program. This input is a five year program that is presently being prepared by VIA Rail. At that time, the government decides just what kind of future direction it wants to give to the program. Until that consideration is made, the question of whether we recommend for or against further cuts is a difficult one to tackle because such a question will result from the recommendations and from consideration of ministers as to the future directions of the program.

**Senator Rowe:** When the witness used the word "we," was he referring to the Department of Transport?

**Mr. Giroux:** Yes.

**The Chairman:** I am not sure I clearly understand the relationship of this \$30 million to the \$107 million, which is estimated as savings. Are you saying that the \$107 million has to be diminished by the \$30 million?

**Mr. Giroux:** There is no relationship whatsoever between the \$107 million and the \$30 million.

**The Chairman:** There may not be in your mind, but it seemed to me, from what we were told previously, that this reduction in service was going to save \$100 million which, I believe, was the figure used.

**Mr. Giroux:** Moving it from operating to capital, yes.

**The Chairman:** If, as a consequence of that reduction, certain expenditures have to be made in respect of employees who are affected, then I should think there would be a definite connection.

**Mr. Giroux:** I was saying that the \$107 million—which I think now is more like \$115 million—is an operating savings

**[Traduction]**

cet accord est le résultat de l'arbitrage éclairé du juge Gould, qui dans sa décision arbitrale, a voulu rendre le système plus équitable en prévoyant un programme d'aide à la main-d'œuvre à l'intention des employés qui auraient à souffrir du programme de transport ferroviaire de voyageurs. Il a alors été convenu que le gouvernement, comme organisme responsable, soit par le biais de la Commission canadienne des transports ou par des mesures administratives comme celles qu'il a prises l'été dernier—les réductions de service—devrait défrayer les prestations d'aide à la main-d'œuvre qu'entraîneraient ces réductions. Ces prestations sont très intéressantes et ont pour but de faciliter la réadaptation des employés touchés par les réductions de service.

**Le sénateur Riley:** Votre ministère ou vous-même recommandez-vous d'autres réductions du service de transport de voyageurs assuré par VIA Rail en plus de celles qui touchent le service de banlieue?

**M. Giroux:** Nous ne recommandons pas d'autres réductions pour le moment.

**Le sénateur Riley:** Recommandez-vous qu'on n'en fasse plus d'autres?

**M. Giroux:** Nous attendons des renseignements très importants avant de décider l'orientation que nous adopterons vis-à-vis du Programme de transport de voyageurs. Il s'agit d'un programme quinquennal que VIA Rail est actuellement en train d'élaborer. C'est à ce moment-là que le gouvernement décidera de l'orientation qu'il entend donner au programme. Tant qu'il n'aura pas fait cette étude, il nous est difficile de faire des recommandations dans un sens ou dans l'autre concernant les réductions, car tout dépend des recommandations qui seront faites et des décisions que les ministres prendront quant aux orientations futures du programme.

**Le sénateur Rowe:** Quand le témoin dit «nous», veut-il parler du ministère des Transports?

**M. Giroux:** Oui.

**Le président:** Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la relation entre ces montants de 30 millions de dollars et celui de 107 millions de dollars que l'on prévoit économiser. Avez-vous dit qu'il fallait enlever ce montant de 30 millions de dollars des économies de 107 millions de dollars?

**M. Giroux:** Il n'y a aucune relation entre ces deux montants.

**Le président:** Vous n'en voyez peut-être pas, mais il m'a semblé, d'après ce qu'on nous a déjà dit, que cette réduction de service devait permettre d'économiser 100 millions de dollars, c'est le montant qu'on a cité, je crois.

**M. Giroux:** En calculant les économies résultant de la réduction des frais d'exploitation, oui.

**Le président:** Si cette réduction vous oblige à faire certaines dépenses pour les employés touchés, il me semble qu'il y a donc manifestement un lien.

**M. Giroux:** Je disais que le montant de 107 millions de dollars qui se situe maintenant plutôt aux environs de 115



[Text]

amount of reduced costs which, of course, stays in your base and will be there for many years to come. As you proceed, that base is going to be higher and, therefore, the savings will become relatively larger.

The \$30 million is a one-shot affair in order to deal with the railway employees that have been affected by the program.

When the announcement was made by the minister, the \$30 million was there as an amount that the government had agreed would be put forward. Therefore, when we are talking about savings, we talk only about the savings in the operating area of VIA. The treatment of employees is a separate issue.

From the global point of view, you could say that \$115 million of operating savings has been identified, but it has cost you \$20 million for labour to effect that. Therefore, that \$20 million is an amount that you have to pay in order to effect those savings.

I see the association you are making.

**The Chairman:** When one does that, one diminishes the savings by the \$20 million, or whatever the figure may be.

**Mr. Giroux:** At the moment we do not have a good estimate.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Giroux and Mr. Tittley. If you wish to stay while the other witnesses are being heard, you are perfectly welcome.

Mr. Roberts, I do not know whether you wish to engage in any discussion about this matter, but if you do, now is your opportunity to do so.

**Mr. J. Frank Roberts, Chairman, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.:** If there is any need to clarify anything, I would be glad to do so. However, I would like to make a statement before the committee. I will touch on the savings as a result of the decision taken on November 15 and a couple of other things.

**The Chairman:** Would you like to do that now?

**Mr. Roberts:** Yes.

**The Chairman:** The committee also wishes to discuss the question of information. We are in receipt of considerable correspondence, both from your organization and from the CTC on this matter.

Members of the committee will no doubt recognize Mr. Frank Roberts of VIA Rail; Mr. Gabriel Fortin, who is the Vice-President, Law and Secretary of the company, and Mr. John Hanna, who is Vice-President, Finance and Administration.

**Mr. Roberts:** Mr. Chairman, we are pleased to appear before you at the committee's request. On a more personal note, I might mention that I shall sincerely miss this type of dialogue when I retire on October 31 next. I will be 60 years of

[Traduction]

millions est une économie d'exploitation ou une réduction des frais qui se retrouve naturellement dans votre capital de base et s'y retrouvera pendant bien des années. A mesure que le temps passe, cette base ira en augmentant, et par conséquent, les économies s'en trouveront relativement augmentées.

La somme de 30 millions de dollars n'est dépensée qu'une fois pour indemniser les cheminots qui ont à souffrir du programme.

Quand le ministre a annoncé les réductions, le gouvernement avait déjà accepté d'avancer 30 millions de dollars. Par conséquent, lorsque nous parlons d'économies, il n'est question que des économies touchant les frais d'exploitation de VIA. Pour ce qui est des mesures prises à l'endroit des employés c'est une autre question.

D'un point de vue global, on pourrait dire qu'on a constaté qu'il était possible de réduire les frais d'exploitation de 115 millions de dollars, mais que la mise en œuvre de cette réduction coûtait 20 millions de dollars en main-d'œuvre. Ainsi, le montant de 20 millions de dollars est ce qu'il faut payer pour réaliser ces économies.

Je vois l'association que vous faites.

**Le président:** Ce faisant, les économies se trouvent réduites de 20 millions de dollars, ou de tout autre montant que cela peut représenter.

**M. Giroux:** Pour le moment, nous n'avons pas une bonne idée de ce montant.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup MM. Giroux et Tittley. Si vous désirez rester pour entendre les autres témoins, vous êtes bienvenus.

M. Roberts, je ne sais pas si vous voulez participer à une discussion à ce sujet, mais vous le désirez, vous en avez maintenant l'occasion.

**M. J. Frank Roberts, président du conseil et président-directeur général de VIA rail Canada Inc.:** S'il était nécessaire d'apporter certaines précisions, je suis à votre entière disposition. Cependant, j'aimerais faire une déclaration au comité. Je voudrais parler des économies que permet de réaliser la décision de 15 novembre ainsi que d'une ou deux autres questions.

**Le président:** Aimeriez-vous le faire maintenant?

**M. Roberts:** Oui.

**Le président:** Le comité aimerait également aborder la question d'information. Nous avons reçu de nombreuses lettres, tant de votre organisme que de la CCT à ce propos.

Les membres du comité reconnaîtront sans doute M. Frank Roberts de VIA Rail; M. Gabriel Fortin qui est vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général de la société et M. John Hanna qui est vice-président aux Finances et à l'Administration.

**M. Roberts:** Monsieur le Président, nous sommes heureux de comparaître devant vous à la demande du comité. Sur une note plus personnelle, je puis vous dire sincèrement que ce genre de dialogue me manquera quand je serai à la retraite, le



[Text]

age on October 20, and have decided that, after 43 years, it is time to take it a little easier.

**The Chairman:** We are sorry to hear that.

**Mr. Roberts:** With the committee's indulgence, I would appreciate an opportunity to briefly address four topics: savings effected by the service reductions of November 15, 1981; the disposition of LRCs; a brief comment on the recently distributed Railway Transport Committee staff report on a comparison of Amtrak and VIA costing approaches; and, finally, a brief allusion to a letter sent to Senator Smith by Keith Thompson, Senior Counsel for the CTC on May 26 last, concerning VIA's protracted attempt to gain access to detailed railway costs.

As you are aware, there has been a considerable amount of public speculation about the actual savings afforded by last November's service reductions. It is VIA's opinion that this speculation is the result of a rather simplistic association of \$100 million in service savings against the purchase of \$100 million worth of new equipment.

Our calculations indicate that, without last year's cuts, VIA's 1982-83 estimates would have totalled \$55.2 million more than the \$67 million identified in Transport Canada's submission to Treasury Board. In other words, the service reductions will result in savings of approximately \$100 million by 1985: \$75, million in operating expenses and approximately \$25 million in back-shopping costs.

Every five years a piece of equipment must go for what we call a general overhaul. That is done in a back-shop rather than in a running shop. It is a piece of jargon that we probably should not be using.

**Senator Rowe:** So, the \$75 million and the \$25 million make up the \$100 million?

**Mr. Roberts:** Exactly. The \$75 million, plus the \$25 million, make up the \$100 million.

So, in 1985, had the changes not been made on November 15, VIA's estimates would have had to be \$100 million higher than they will be for 1985.

Immediate savings do not reflect eventual savings, and this is the root cause of public misinterpretation of the effects of the service reductions.

In a preamble to my last appearance before you, I made mention of a letter sent to VIA by the Standing Senate Committee on Transport and Communications dated February 12, 1982, in which the committee requested responses to four specific questions.

At that time I was only in a position to respond to the committee's fourth question pertaining to the provision of copies of agreements and contracts entered into by VIA, CN

[Traduction]

30 octobre prochain. J'aurai 60 ans le 20 octobre et j'ai décidé qu'après 43 ans il était temps de me reposer un peu.

**Le président:** Nous sommes désolés de l'apprendre.

**M. Roberts:** Si le comité veut bien me le permettre, j'aimerais pouvoir aborder brièvement quatre questions: les économies réalisées grâce aux réductions de service du 15 novembre 1981; la mise en service des LRC; un bref commentaire sur un rapport du Comité des transports ferroviaires qui vient d'être publié récemment et dans lequel on compare la comptabilité des prix de revient d'Amtrak et de VIA et enfin, une brève allusion à une lettre que M. Keith Thompson, un avocat conseil de la CCT, a fait parvenir au sénateur Smith, le 26 mai dernier, au sujet des tentatives que VIA fait depuis longtemps pour avoir accès aux coûts détaillés des chemins de fer.

Comme vous le savez, on s'est beaucoup demandé dans le public quelles économies permettraient réellement de réaliser les réductions de service décrétées en novembre dernier. De l'avis de VIA, ces questions se posent parce qu'on associe de façon plutôt simpliste une réduction de 100 millions de dollars des frais de service à l'achat pour un nouveau matériel pour une valeur de 100 millions de dollars.

Nos calculs démontrent que, si on n'avait pas réduit les services l'an dernier, le budget de VIA pour l'année 1982-83 aurait dépassé de 55.2 millions de dollars le montant de 67 millions de dollars mentionné dans le rapport que le ministère des Transports a présenté au Conseil du Trésor. Autrement dit, les réductions de service permettront de réaliser des économies d'environ 100 millions de dollars vers 1985; soit 75 millions de dollars en frais d'exploitation et environ 25 millions de dollars en frais «d'arrière atelier».

Tous les cinq ans, on doit faire ce que nous appelons une remise en état générale du matériel. Cela se fait dans un arrière atelier plutôt que dans un atelier ordinaire. C'est une expression d'argot du métier que nous ne devrions probablement pas utiliser.

**Le sénateur Rowe:** Ainsi, ces montants de 75 et 25 millions de dollars vous permettent d'économiser 100 millions de dollars?

**M. Roberts:** C'est exact. C'est économies de 75 et 25 millions de dollars donnent un total de 100 millions de dollars.

Ainsi, si on n'avait pas fait ces changements le 15 novembre, les dépenses de VIA en 1985 auraient été de 100 millions de dollars plus élevées.

Les économies qu'on réalise immédiatement n'indiquent pas celles qu'on fera plus tard, et c'est là la raison fondamentale pour laquelle le public a mal interprété les conséquences des réductions de service.

Lors de ma dernière comparution devant vous, j'ai mentionné, dans mon entrée en matière, une lettre que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications avait envoyé, le 12 février 1982, à VIA, lettre dans laquelle le comité demandait des réponses à quatre questions.

A ce moment-là, je n'étais en mesure de répondre qu'à la quatrième question du comité qui me demandait de lui fournir des copies des accords des contrats conclus par VIA, le CN et

## [Text]

and CP. I was unable to respond to the first three of the committee's questions relating to the purchase of new equipment, the construction of maintenance facilities, and the improvement of systems and facilities because each topic was subject to the approval of VIA's capital budget by the Treasury Board.

Since our last appearance, approvals for certain of these items I have just mentioned have been received, and I should like to reply to your questions to the fullest extent possible.

With respect to the first question, VIA has entered into agreement to purchase 10 new LRC trains—that is, 10 locomotives and 50 cars—for inter-city travel purposes. Funds have also been approved for the preparation of specifications for LRC maintenance facilities.

In response to the committee's second and third questions—assignment of LRC equipment—this new equipment order will allow us to introduce LRCs to maritime and western routes. Exact routing will be determined when the trains enter service towards the end of 1984, or the beginning of 1985, depending on Bombardier's final production schedule.

I should now like to go to my third subject, a comparison of Amtrak and VIA costing approaches, a subject broached before the committee on June 3, both by Dr. Heads, Executive Director of the CTC, and by John DeLora, head of Michigan Passenger Foundation.

Central to the debate is the attempt to assess how much less would have been charged to VIA by the operating railways if costs had been based on the U.S. "strictly avoidable" concept rather than on the long-run variable costs approach employed in Canada.

As you are undoubtedly aware, in the interests of legitimate comparison, VIA's costs for the purposes of the report were broken down to reflect Amtrak's classifications. In all there were 10 classifications.

In six of the 10 categories (OBS, Marketing and Reservations, taxes and insurance, depreciation and amortization, general and administrative and interest) all costs are directly incurred by VIA and therefore the employment of either U.S. or Canadian costing methods would have no impact on the level of costs.

However, the difference in costing concepts would have an impact on those expense categories where part of the expense is incurred by VIA and part by the operating railway. For instance, train operations, maintenance of equipment, maintenance of way and station services. The report estimates savings to VIA in the order of \$30 to \$40 million. Via believes that this estimate is on the conservative side, and the reason we are saying that is that we are charged by the railways direct overheads and indirect overheads. In the United States, basically, it is the indirect overheads that are affected. Our estimate of the indirect overheads is approximately \$55 mil-

## [Traduction]

le CP. Je n'ai pu répondre aux trois premières qui portaient sur l'achat de nouveau matériel, la construction ou l'entretien d'installations et l'amélioration des réseaux et des installations parce que, dans les trois cas, tout dépendait de l'approbation par le Conseil du Trésor du budget de capital de VIA.

Depuis notre dernière comparution, nous avons reçu les approbations de certaines des dépenses que je viens de mentionner, et j'aimerais répondre, dans toute la mesure du possible, à vos questions.

Pour ce qui est de la première, VIA a conclu une entente sur l'achat de dix nouveaux trains LRC, c'est-à-dire dix locomotives et cinquante wagons pour un service interurbain de transport de voyageurs. On a également approuvé l'affectation de fonds pour financer la préparation de spécifications pour des installations d'entretien des LRC.

Pour répondre à la deuxième et à la troisième questions du comité, l'affectation du matériel LRC, cette nouvelle commande nous permettra de mettre les trains LRC en service dans les Maritimes et dans l'Ouest. Les itinéraires précis seront fixés quand les trains seront mis en service vers la fin de 1984 ou le début de 1985, selon le dernier horaire de production que la société Bombardier aura établi.

J'aimerais maintenant passer à mon troisième sujet, à savoir la comparaison entre les méthodes suivies par Amtrak et VIA pour établir les prix de revient, une question qui a déjà été abordée au comité le 3 juin, tant par M. Heads, le directeur exécutif de la CCT que par M. John DeLora, le président directeur de Michigan Passenger Foundation.

La question qui se trouve au centre du débat est de tâcher d'évaluer quel montant VIA aurait eu à payer de moins aux sociétés ferroviaires si les frais avaient été calculés en fonction du principe américain du «strictement évitable» au lieu de la méthode des frais variables à long terme qu'on utilise au Canada.

Comme vous le savez sans doute, pour rendre la comparaison possible, on a ventilé les frais de VIA en fonction des catégories d'Amtrak. Il y avait en tout dix catégories.

Pour six d'entre elles, (OBS, commercialisation et réservation, taxes et assurances, dépréciation et amortissement, général et administratif, intérêt) tous les coûts incombent directement à VIA et le niveau des frais reste inchangé qu'on se serve de la méthode américaine ou canadienne.

Cependant, la différence de méthode aurait amené un changement dans les catégories de dépenses où les frais sont partagés par VIA et les chemins de fer, par exemple, l'exploitation des trains, l'entretien du matériel, l'entretien de la voie et des gares. On estimait, dans le rapport, que cela aurait pu permettre à VIA de réaliser des économies de l'ordre de 30 à 40 millions de dollars. VIA croit que c'est un estimé très prudent, pour la bonne raison que les chemins de fer nous facturent des frais généraux directs et indirects. Aux États-Unis, ce sont, en gros, les frais généraux indirects qui sont en cause. Nos estimons nos frais généraux indirects à environ 55



*[Text]*

lion. So, if one eliminated the indirect overheads—the charges from the railways to VIA—then our billings from the railways would reduce in the order of \$55 million.

Should the committee wish us to expand on our appraisal of the RTC's staff report, we are at your disposition.

Finally, while on the subject of costs, and bearing in mind the limited time available to me, I should like to refer to Keith Thompson's letter of May 25 to the Chairman of this committee, Senator Smith, in which he cites the progress—or lack of it—that VIA is making towards full disclosure of railway costs.

To say that Mr. Thompson's letter was coloured would make me guilty of a monstrous understatement, but I refuse to respond in a similarly embroidered fashion in this forum.

Instead, allow me to state very simply that when VIA first made application for cost disclosure, the corporation was in its formative stages and was faced with an immediate responsibility to properly control the expenditure of public funds. At that time we had limited resources at our disposal and faced considerable opposition. In short, VIA employed its best efforts to seek solutions to certain of the costing problems facing the corporation, and request for information was made to the CTC, which, by Mr. Thompson's own admission, had "enormous merit".

In fact, with the co-operation of CN, and within the confines of the limited costing available to us, we have already been able to identify almost three-quarters of a million dollars in duplicate charges from CN to VIA for which we have now been reimbursed.

We are now in the process of investigating further charges of approximately \$2.5 million for which VIA might not be responsible. In other words, access to limited costing information has allowed us to identify areas of discrepancy in the invoicing process.

By the way, we are still not getting any information from Canadian Pacific, although they had promised to give us that information.

Access to further cost data, while it might not allow us to identify further discrepancies, would most certainly enable us to identify those areas where we might be able to reduce costs.

VIA's request for cost disclosure remains before the commission, never having been withdrawn.

However, I note with interest that on page 8 of Mr. Thompson's letter to the committee he took it upon himself to personally conclude that VIA's request, if acted upon, would result in the commission acting in excess of its jurisdiction.

I must say, Mr. Chairman, and members of the committee, that the minister has told me that he completely supports fixed price contracts and the provision of information to VIA. As

*[Traduction]*

millions de dollars. Ainsi, si on enlève les frais généraux indirects—les frais que les chemins de fer se font rembourser par VIA—les montants que nous leur versons s'en trouveraient diminués d'environ 55 millions de dollars.

Si le comité voulait que nous élaborions davantage notre appréciation du rapport du comité des transports par chemin de fer, nous sommes à sa disposition.

Enfin, maintenant que j'en suis à la question des coûts, et compte tenu du peu de temps qu'il me reste, j'aimerais vous renvoyer à la lettre que Keith Thompson a écrit le 25 mai au président de votre comité, le sénateur Smith, lettre dans laquelle il commente les progrès—ou le peu de progrès—que VIA accomplit en vue d'obtenir des renseignements complets sur les frais des chemins de fer.

Je serai terriblement en dessous de la vérité si je disais que la lettre de M. Thompson était haute en couleur, mais je refuserai d'y répondre ici dans un style aussi imagé.

Permettez-moi plutôt de dire tout simplement que lorsque VIA a demandé pour la première fois à connaître les frais, elle en était aux premières étapes de sa formation et devait assumer immédiatement la responsabilité d'exercer un contrôle approprié sur les dépenses des fonds publics. Nous ne disposions alors que de sources limitées et nous nous sommes heurtés à une forte opposition. Bref, VIA a fait de son mieux pour tâcher de résoudre certains problèmes d'établissement de coûts qu'elle rencontrait et a présenté une demande de renseignements à la CCT, demande qui comme M. Thompson l'a lui-même reconnu, était largement justifiée.

En fait, avec la collaboration du CN, et dans le cadre des coûts limités dont nous pouvons disposer, nous avons déjà pu déterminer que les frais exigés en double de VIA par le CN atteignaient presque trois-quart de million de dollars et nous avons maintenant été remboursés.

Nous nous employons maintenant à étudier d'autres frais d'une valeur d'environ 2.5 millions de dollars qui nous ont été facturés et pour lesquels VIA n'est peut-être pas redevable. Autrement dit, un accès limité aux renseignements sur les frais nous a permis de déterminer des irrégularités dans la facturation.

Soit dit en passant, nous n'avons toujours pas reçu de renseignements du Canadien Pacifique, même s'il nous a promis de nous les communiquer.

L'accès à de plus amples données sur les coûts, même si elle ne nous permettait pas de constater d'autres irrégularités, nous permettrait certainement de déterminer dans quel secteur nous pourrions réduire nos frais.

La demande que VIA a présenté pour obtenir des renseignements sur les coûts est toujours devant la commission, nous ne l'avons jamais retirée.

Cependant, je trouve intéressant de noter qu'à la page 8 de la lettre que M. Thompson a adressée au comité, il en est arrivé à la conclusion personnelle que la commission outrepasserait ses droits si elle donnait suite à la demande de VIA.

Je dois dire, monsieur le président et MM. les membres du comité, que le ministre m'a dit être entièrement en faveur des contrats à prix fixes et de la communication de renseignements



[Text]

you know, our existing agreement with the railways has been extended to the end of 1982, but there are certain provisions in that extension agreement that call for fixed price contracts and more information to VIA. There is a clause in the extension agreement that says that all parties must have agreed by September 1, 1982, on all the principles that will be included in the new contract to be signed January 1, 1983.

Now, if by September 1 there is no agreement between the parties, then the parties will determine how the disagreements will be resolved. If there is no agreement on that issue by the end of September, then the existing agreement is cancelled and dies at the end of September.

We intend to use that to ensure that we get a fixed price contract and that we get the information we require, and we have the minister's support on that.

Thank you, Mr. Chairman and members of the committee.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Roberts. Do we have copies of your contracts with CN and CP and the operating agreement with the minister?

**Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company, VIA Rail Canada Inc.:** I will check on that. I have a list of what was filed.

**Mr. Roberts:** I am sure you have that extension agreement as well, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would like to refer to the first paragraph on page 2 of your submission. It says:

Our calculations indicate that without last year's cuts, VIA's 1982-83 estimates would have totalled \$55.2 million more than the \$67 million identified in Transport Canada's submission to Treasury Board.

Does that take into account the revenue which has also been lost because of the discontinuance?

**Mr. Roberts:** Yes, it does, Mr. Chairman.

**The Chairman:** So this is the net.

**Mr. Roberts:** Yes. This is the net. This is the way VIA's estimates would have been affected.

**The Chairman:** That is, you had been asking for \$55 million more than you are asking for now.

**Mr. Roberts:** Yes, and by 1985 that figure would have been \$100 million, of course, and that is conservative, if I may say so.

**The Chairman:** I do not know if that is a good word.

**Mr. Roberts:** Touché.

**Senator Doody:** On page 3 of the submission mention is made of LRC equipment being available for introduction into maritime and western routes. I was wondering if Mr. Roberts

[Traduction]

à VIA. Comme vous le savez, notre accord actuel avec les chemins de fer a été prolongé jusqu'à la fin de 1982, mais certaines dispositions de cet accord de prolongation prévoient que les contrats porteront sur un prix fixe et que les renseignements seront communiqués à VIA. Une disposition de l'accord de prolongation stipule que toutes les parties doivent être convenues, avant septembre 1982, de tous les principes qui devront faire partie du nouveau contrat qui sera signé en janvier 1983.

Si les parties ne sont pas parvenues à une entente le 1<sup>er</sup> septembre, elles devront déterminer de quelle façon elles pourraient régler leur différend. Si elles ne sont pas parvenues à une entente sur cette question à la fin de septembre, l'accord en vigueur sera annulé et se terminera à la fin de septembre.

Nous avons l'intention de nous prévaloir de cette disposition pour obtenir un contrat à prix fixe ainsi que les renseignements dont nous avons besoin, et nous avons l'appui du ministre sur ces points.

Merci, monsieur le président et MM. les membres du comité.

**Le président:** Merci monsieur Roberts. Avons-nous des copies de vos contrats avec le CN et le CP et de l'accord d'exploitation conclu avec le ministre?

**M. Gabriel Fortin, C.R., vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général de VIA Rail Canada Inc.:** Je vais vérifier. J'ai la liste des documents déposés.

**M. Roberts:** Je suis certain que vous avez aussi l'accord de prolongation, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais vous renvoyer au premier alinéa de la page 2 de votre exposé. On y lit ce qui suit:

Nos calculs démontrent que, si on n'avait pas réduit les services l'an dernier, le budget de VIA pour l'année 1982-1983 aurait dépassé de 55.2 millions de dollars le montant de 67 millions de dollars mentionné dans le rapport que le ministère des Transports a présenté au Conseil du Trésor.

Est-ce que cela tient aussi compte des revenus perdus à cause de l'abandon de service?

**M. Roberts:** Oui. Monsieur le président.

**Le président:** C'est donc là le montant net?

**M. Roberts:** Oui. C'est le montant net. C'est ce que cela aurait changé dans notre budget.

**Le président:** C'est-à-dire que vous auriez dû demander 55 millions de dollars de plus que vous ne demandez maintenant.

**M. Roberts:** Oui et ce montant aurait été de 100 millions de dollars en 1985, bien sûr, et c'est là un estimé conservateur, si je puis dire.

**Le président:** Je me demande si c'est le mot juste.

**M. Roberts:** Touché.

**Le sénateur Doody:** A la page 3 de votre mémoire il est question du matériel LRC que vous pourrez mettre en service dans les Maritimes et dans l'Ouest. Je me demandais si

[Text]

had a time frame in mind, or a target date, for this introduction.

**Mr. Roberts:** Yes. What we are going to be trying to do is put in a service in the maritimes and the west by the end of 1984, but that may be delayed until the spring of 1985. I will tell you why. There are certain leeways that Bombardier have in the contract with respect to the production of the equipment. What we want to make sure is that we get the equipment from the manufacturer and that we will be able to test it out before assigning it to the west and to the east. That is why I said that the latest date would be the spring of 1985.

**Senator Doody:** Further on the same question, when may we anticipate the introduction of the LRC equipment into Newfoundland?

**Mr. Roberts:** Right now I cannot speak for Newfoundland, because we have no responsibility there, unfortunately; but that is the way it is.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, I have three points on which I would like a little clarification. On page 1 of the submission, in the final paragraph, we read the expression, "simplistic association". Simplistic association by whom?

**Mr. Roberts:** By the general public, senator.

**Senator Doody:** As a supplementary to that, with regard to the \$100 million in savings, as opposed to the purchase, I got the impression from the previous witness that the \$100 million saving would really be a transfer from the operating expense to capital cost, in terms of equipment purchases. I think that is almost a direct quote, though I may have misheard him. If so, that is where the simplistic association comes from, because I have been led to believe that it is really, in effect, a transfer of operating expenses, or current account expenses, to capital expenses. That may be simplistic, but that is what we have been told.

**Mr. Roberts:** The bulk of it is operating expenses, but if you are reducing 20 per cent of your train models, then the equipment you are using on that 20 per cent of the train models is old equipment, and if you do not remove the train service, then that equipment still has to be continued and perpetuated. It is the moneys that you spend on refurbishing and upgrading that equipment that you also save.

The \$100 million is a conservative estimate, because if you had not removed that equipment from service, you would have continued it, and at some point you would have had to renew it, which means that the capital moneys that would have been involved in renewing that equipment are another saving.

The other thing is that there are long-term costs and short-term costs. You can take advantage of the short-term costs immediately, but with a 20 per cent reduction in the total system, then it is bound to have a long-term effect on just what you do with the company, and what the total expenses of the company are; so in that way we have not made any allowance, in those savings estimates, for that, either, and that could be an increase.

[Traduction]

monsieur Roberts avait un échéancier en tête ou une date de fixée pour cette mise en service.

**M. Roberts:** Oui. Nous allons tâcher de les mettre en service dans les Maritimes et dans l'Ouest avant la fin de 1983, mais il est possible que ce soit retardé jusqu'au printemps 1985. Je vais vous dire pourquoi. Le contrat que nous avons conclu avec Bombardier relativement à la fabrication de ce matériel laisse à la société une certaine marge de manœuvre. Nous voulons nous assurer qu'après avoir obtenu le matériel du fabricant nous pourrions le mettre à l'essai avant qu'il ne soit en service dans l'Est et dans l'Ouest. C'est pourquoi j'ai dit que la mise en service serait au plus tard au printemps 1985.

**Le sénateur Doody:** Toujours dans le même ordre d'idée, quand pouvons-nous prévoir que des trains LRC entreranno en service à Terre-Neuve?

**M. Roberts:** Pour le moment, je ne puis rien dire à propos de Terre-Neuve, car nous n'avons aucune responsabilité dans cette province; c'est regrettable, mais c'est ainsi.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, il y a trois points sur lesquels j'aimerais avoir quelques éclaircissements. A la page 1 de votre mémoire, au dernier alinéa, nous voyons l'expression «association simpliste». Qui fait une association simpliste?

**M. Roberts:** Le public en général, sénateur.

**Le sénateur Doody:** Dans la même ligne, à propos des économies de 100 millions de dollars, par opposition aux achats, j'ai eu l'impression, d'après ce qu'a dit le témoin précédent, que cette économie de 100 millions de dollars serait réellement un transfert des frais d'exploitation aux coûts en capital, pour ce qui est des achats de matériel. Je pense que c'est presque ce qu'il a dit textuellement, à moins que je l'ai mal compris. Si c'est bien ce qu'il a dit, c'est de là que l'association simpliste provient, car j'ai moi-même cru qu'il s'agissait en réalité d'un transfert des frais d'exploitation, ou des frais du compte courant aux dépenses en capital. C'est peut-être simpliste, mais c'est ce qu'on nous a dit.

**M. Roberts:** Il s'agit en très grande partie de frais d'exploitation, mais si on réduit le matériel ferroviaire de 20 p. 100, cette réduction touche le matériel le plus vieux qu'il faudrait continuer à réparer et à entretenir s'il n'était pas retiré du service. On économise donc aussi des frais de remise en état et de modernisation.

Le montant de 100 millions de dollars que j'ai cité est un estimé prudent, car si ce matériel n'était pas retiré du service, il faudrait continuer à l'entretenir et à le renouveler, éventuellement, ce qui signifie qu'on économise encore les dépenses en capital qu'aurait nécessité son renouvellement.

Il faut aussi dire qu'il y a des coûts à long terme et à court terme. On peut profiter immédiatement des économies à court terme, mais une réduction de 20 p. 100 de l'ensemble du réseau aura fatalement un effet à long terme sur l'évolution de la société et sur l'ensemble de ses dépenses; on peut donc dire en ce sens que nous n'en avons pas tenu compte dans nos estimations et cela pourrait encore augmenter les économies réalisées.



*[Text]*

**Senator Rowe:** On page 5 of the presentation, Mr. Roberts says that they have already been able to identify three-quarters of a million dollars. Then, in the next paragraph he says that they are investigating further charges of approximately \$2.5 million, for which VIA might not be responsible. The implication, I take it, is that VIA might very well be responsible, or that VIA could be responsible. You say that VIA "might not", but that implies that it could be.

**Mr. Roberts:** We are questioning \$2.5 million.

**Senator Rowe:** Right. I appreciate that you may not be able to answer this, for reasons that I think must be obvious to all of us, but assuming that you, VIA, had all the disclosures of information that you are looking for, what would be the theoretical maximum limit that you might ascertain as a result of this disclosure?

**Mr. Roberts:** I may have used weasel words in the presentation. We really cannot make that kind of an estimate. All we are saying is that if we had the information we would be better able to manage the corporation. You cannot manage business unless you have the information. People say, "Why do you not justify the information? Why do you not tell us how much you are going to save as a result. What would you do with this information?" I suppose what we have to do is give people a course in management, particularly as regards the information you require in order properly to manage a business. Really, the information you require is all the information that will help you really to improve the performance of the company.

I think at the present time we are getting something in the order of 60 per cent of the information that we require from Canadian National, as we specified in that regard. That has been after an awful lot of hard thinking, of course. I would think that 60 per cent would be an accurate estimate, from Canadian National.

It is a very difficult situation. An example of what we are talking about is \$745,212, that we have actually been reimbursed. It covers things like motive power rentals. It is not a question of dishonesty on the part of Canadian National, it is rather a situation in which we rent a locomotive from Canadian National, say, in Montreal, the rental rate is on a 24-hour basis, for a full day, and the locomotive goes from Montreal to Toronto, for instance. Say we require another locomotive to go from Toronto to Windsor some hours later. They supply another locomotive and charge us for another day, so we get two billings within 24 hours, and, really, the first billing gives us the right to the locomotive for 24 hours. It is that type of thing that is so significant. When you are billing some \$400 million worth, that is an awful lot of individual billings, and there are bound to be errors. If you have nothing to defend yourself with and you do not know what you are being billed for, it is very difficult to audit those bills to see if you are getting your money's worth. That is what we have been complaining about, and we have had a submission before the CTC since 1978. We are into a big argument as to whether or not we require the information and whether we are asking for too much information. Presumably, we will use all the infor-

*[Traduction]*

**Le sénateur Rowe:** A la page 5 de son exposé, M. Roberts dit que VIA a déjà pu découvrir un trop-perçu de presque trois-quart de million de dollars. Il dit ensuite à l'alinéa suivant que l'on examine d'autres factures totalisant environ 2.5 millions de dollars, que VIA n'aurait peut-être pas à payer. Cela laisse entendre, si je comprends bien, qu'il est très possible que ces factures soient justifiées. Vous dites «peut-être pas» mais cela laisse supposer qu'elles le sont peut-être.

**M. Roberts:** Nous nous le demandons.

**Le sénateur Rowe:** Exact. Je comprends que vous ne pourrez peut-être pas répondre pour des raisons qui sont évidentes pour nous tous, je crois, mais en supposant que vous, VIA, ayez accès à tous les renseignements que vous demandez, quelle serait la limite maximale théorique que vous fixeriez au remboursement auquel vous pourriez avoir droit?

**M. Roberts:** Je me suis peut-être exprimé de façon ambigu dans mon exposé. Nous ne pouvons vraiment pas faire une pareille estimation. Tout ce que nous disons c'est que si nous avions ces renseignements nous serions mieux à même d'administrer la société. On ne peut gérer une entreprise sans avoir les renseignements nécessaires. Certains nous disent: «Pourquoi ne justifiez-vous pas ces renseignements? Pourquoi ne dites-vous pas combien cela vous permettrait d'économiser? Que feriez-vous de ces renseignements?» Je suppose qu'il nous faudrait leur donner un cours de gestion qui porterait surtout sur les renseignements dont on a besoin pour bien administrer une entreprise. En réalité, les renseignements dont on a besoin sont ceux qui peuvent nous aider à vraiment améliorer la performance de la compagnie.

Je pense que nous obtenons à l'heure actuelle à peu près 60 p. 100 des renseignements que nous demandons au Canadien National, comme nous l'avons déjà mentionné à ce sujet. Nous y sommes parvenus après énormément de réflexion, bien sûr. Je dirais que dans le cas du Canadien National, 60 p. cent est assez exact.

C'est une situation très difficile. On peut citer en exemple le montant de 745,212 dollars qu'on nous a effectivement remboursé. Cela est dû à certaines transactions comme par exemple la location de puissance de traction. Il n'est pas question d'accuser le Canadien National de malhonnêteté. Il peut arriver par exemple que nous louions une locomotive du Canadien National à Montréal, par exemple. Le coût de la location est calculé par 24 heures, soit une journée complète et la locomotive va de Montréal à Toronto, par exemple. Disons que nous avons besoin, quelques heures plus tard d'une autre locomotive pour aller de Toronto à Windsor. Le CN nous fournit une autre locomotive et nous facture une autre journée, ce qui fait que nous recevons deux factures dans les 24 heures. Ce sont des détails de ce genre qui deviennent très importants. Si on reçoit des factures pour un montant global de 400 millions de dollars, cela représente un nombre très important de factures et forcément on trouve des erreurs. Cependant, nous n'avons rien pour nous défendre car nous ne savons pas pour quel service on nous facture. Il nous est très difficile de faire nos vérifications et de voir si nous en avons pour notre argent. Voilà la raison de nos récriminations et de la demande que nous faisons, sans cesse, à la CCT, depuis 1978. La question,



*[Text]*

mation on motor power rentals to check out each one to make sure of the numbers because we are being billed \$263,000 on that rental alone. How many more of these situations exist? We really will not know until we get into it, and to get into it we need the information.

**Senator Rowe:** We have an expression where I come from which I am not permitted to use in public but which describes what is happening to VIA, in my opinion, as a result of the actions of CN and CP. You have referred to 60 per cent with regard to CN.

**Mr. Roberts:** That is approximate, and please do not hold me to it.

**Senator Rowe:** What is the percentage with regard to CP?

**Mr. Roberts:** We do not have any. Zero. However, Canadian Pacific has said they will supply us with the information.

**The Chairman:** When did they say that?

**Mr. Roberts:** It was part of the extension agreement that we signed.

**The Chairman:** When was that?

**Mr. Roberts:** That was back at the beginning of the year.

**The Chairman:** Have you received anything as of the 10th of June?

**Mr. Roberts:** Nothing. When I say nothing, we have to understand each other.

**The Chairman:** That is what I am trying to do.

**Mr. Roberts:** We asked for information with respect to how much we would save if we moved out of Windsor Station in Montreal. Canadian Pacific has supplied us with that information, saying that we would save \$700,000 per year.

**The Chairman:** But what will it cost you to operate from somewhere else?

**Mr. Roberts:** It would be a good deal for us to move. We want to move the three remaining trains operating at Windsor Station to Central Station in Montreal so that all our trains will be in the same station. Upon asking Canadian Pacific how much we would save if this were done, Canadian Pacific said that we would save \$700,000 per year. So I cannot say that we care not getting any information from Canadian Pacific.

**The Chairman:** So are they saying that Canadian Pacific will charge less than they do now by the amount of \$700,000?

**Mr. Roberts:** That's right.

**The Chairman:** What do you have to pay Central Station?

**Mr. Roberts:** We don't know.

**The Chairman:** Then the \$700,000 is somewhat diminished, is it not?

*[Traduction]*

vivement controversée, est de savoir si oui ou non nous avons besoin de renseignements et si nous en demandons trop. Nous nous servirons probablement de tous les renseignements sur la location de force motrice et nous vérifierons chaque facture, car nous en recevons pour une valeur de 263,000 dollars pour ce seul service. Combien y a-t-il d'autres cas semblables? Nous ne le saurons pas vraiment tant que nous n'aurons pas pu vérifier et pour cela nous avons besoin de renseignements.

**Le sénateur Rowe:** Nos avons une expression chez moi que je ne puis utiliser en public mais qui décrit bien ce que le CN et le CP font à Via, à mon avis. Vous avez mentionné 60 p. cent dans le cas du CN?

**M. Roberts:** C'est une approximation, je vous demanderais de ne pas me prendre au mot.

**Le sénateur Rowe:** Quel est le pourcentage dans le cas du CP?

**M. Roberts:** Nous ne recevons aucun renseignement. Zéro. Cependant, le Canadien Pacifique a dit qu'il nous fournirait les renseignements.

**Le président:** Quand l'a-t-il dit?

**M. Roberts:** Cela faisait partie de l'accord de prolongation que nous avons signé.

**Le président:** Quand?

**M. Roberts:** Au début de l'année.

**Le président:** Avez-vous reçu quoi que ce soit jusqu'ici, le 10 juin?

**M. Roberts:** Rien. Quand je dis rien, il faut comprendre.

**Le président:** C'est ce que j'essaie de faire.

**M. Roberts:** Nous avons demandé combien nous pourrions économiser si nous déménagions de la gare de Windsor à celle de Montréal. Le Canadien Pacifique nous a répondu que nous économiserions 700,000 dollars par an.

**Le président:** Mais il vous en coûterait combien pour diriger vos opérations d'ailleurs?

**M. Roberts:** Nous ferions bien de déménager. Nous voulons transférer à la gare centrale de Montréal les trois trains que nous exploitons encore à Windsor afin que tous nos trains se trouvent dans la même gare. Quand nous avons demandé au Canadien Pacifique combien nous économiserions ainsi, il nous a répondu 700,000 dollars par an. Je ne puis donc dire à strictement parler que nous ne recevons aucun renseignement du Canadien Pacifique.

**Le président:** Le Canadien Pacifique vous dit donc qu'il vous facturera 700,000 dollars de moins.

**M. Roberts:** C'est exact.

**Le président:** Combien vous faut-il payer à la gare centrale?

**M. Roberts:** Nous ne le savons pas.

**Le président:** Cette économie de 700,000 dollars s'en trouve donc quelque peu réduite, n'est-ce pas?

[Text]

**Mr. Roberts:** Oh, yes, but we estimate that it will be considerably less than \$700,000.

**Senator Rowe:** Mr. Roberts, in the very last statement of your brief you say;

However, I note with interest on page 8 of Mr. Thompson's letter to the Committee that he took it upon himself to personally conclude that VIA's request, if acted upon, would result in the Commission acting in excess of its jurisdiction.

Would you care to elaborate on the phrase, "I note with interest?"

**Mr. Roberts:** We have been asked to justify the information that we require. As I understand Mr. Thompson, he is saying that we have not justified our requirement for the information. Mr. Thompson says at page 8:

Be that as it may, the issue was now clearly joined and I concluded at that point that if the Commission were to act on VIA's feeble request for data, an Appellate Court would have no choice but to conclude that VIA had not made its case and the Commission had acted in excess of its jurisdiction.

From that wording, the only thing that we can conclude is that that is Mr. Thompson's opinion and not the opinion of the commission. I do not know whether Mr. Fortin has something to add to that.

**The Chairman:** Would it not be Mr. Thompson's responsibility, as senior counsel to the CTC, to advise the CTC upon what was within and without its jurisdiction?

**Mr. Roberts:** Presumably, as an adviser to the Railway Transport Committee, but this is not a submission by the Railway Transport Committee, it is an opinion by Mr. Thompson.

**The Chairman:** Are you saying you would expect the CTC to overrule the opinion of the senior counsel?

**Mr. Roberts:** No, I am not saying that at all.

**The Chairman:** I do not understand what you are driving at.

**Mr. Roberts:** All I am saying is that this is an individual's opinion. It is not the opinion of the CTC.

**The Chairman:** Does the CTC have a different opinion?

**Mr. Roberts:** I really don't know, but we made our application to the Railway Transport Commission. We did not make an application to Mr. Thompson.

**The Chairman:** Do you not suppose that Mr. Thompson offers them advice at their request?

**Mr. Roberts:** Presumably, but all I am saying is that we do not have committee decision. At any rate, the request has been there since 1978, and by the looks of things right now it may be settled in the new contract negotiations. We have to have the information, and it is obvious we are not getting anywhere with the Canadian Transport Commission and, therefore, we will have to get the information regardless. So, presumably, the only avenue open to us is to include it in the new contract.

[Traduction]

**M. Roberts:** Oh oui, mais nous prévoyons que ce sera bien moins de 700,000 dollars.

**Le sénateur Rowe:** M. Roberts, tout à la fin de votre mémoire on peut lire:

Cependant, je trouve intéressant de noter qu'à la page 8 de la lettre que M. Thompson a adressée au comité, il en est arrivé à la conclusion personnelle que la commission outrepasserait ses droits si elle donnait suite à la demande de VIA.

Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par: «je trouve intéressant de noter?»

**M. Roberts:** On nous a demandé de donner les raisons pour lesquelles nous demandons des renseignements. Si je comprends bien M. Thompson, il prétend que nous n'avons pas justifié nos besoins de renseignements, M. Thompson écrit à la page 8:

Quoi qu'il en soit, la relation n'a pas été clairement établie et j'ai alors conclu que si la commission donnait suite à la demande de justifier les données qu'a faite VIA, une cour d'appel n'aurait d'autre choix que celui de conclure que la demande de VIA n'était pas justifiée et que la Commission avait outrepassé ses pouvoirs.

Cet alinéa nous amène à conclure que l'opinion de M. Thompson n'est pas celle de la Commission. Je ne sais pas si M. Fortin a quelque chose à ajouter.

**Le président:** N'est-ce pas le rôle de M. Thompson, en sa qualité d'avocat-conseil de la CCT, de conseiller cette dernière sur ce qui relève ou non de sa compétence.

**M. Roberts:** Probablement, comme conseiller du Comité des transports par chemin de fer. Mais il ne s'agit pas là d'un memorandum du Comité des transports par chemin de fer mais de l'opinion de M. Thompson.

**Le président:** Nous dites-vous que vous vous attendez à ce que la CCT passe outre l'opinion de son avocat-conseil?

**M. Roberts:** Non, ce n'est pas du tout ce que je dis.

**Le président:** Je ne vois pas où vous voulez en venir.

**M. Roberts:** Je dis seulement que c'est là une opinion personnelle. Ce n'est pas celle de la CCT.

**Le président:** La CCT est-elle d'une autre avis?

**M. Roberts:** Je ne le sais pas vraiment, mais nous avons présenté notre demande au Comité des transports par chemin de fer. Nous ne l'avons pas présenté à M. Thompson.

**Le président:** Ne croyez-vous pas que M. Thompson ne donne son opinion juridique que lorsqu'on la lui demande?

**M. Roberts:** Probablement, mais je dis seulement que ce n'est pas là la décision du Comité. Quoiqu'il en soit, notre demande est là depuis 1978, et tout semble indiquer maintenant que cette question pourrait se régler au cours des négociations du nouveau contrat. Nous avons besoin des renseignements et il est bien évident qu'il ne nous sert à rien de faire appel à la Commission canadienne des transports et que, par conséquent, nous devons nous y prendre autrement. Il semble



*[Text]*

Of course, we have no levers to obtain that information except to refuse to sign the contract.

Now, however, we have the support of the minister with respect to the fixed prices and the provision of information. The railways have agreed to discuss and work closely with us to fulfil our information requirements.

**The Chairman:** On the point of the CTC and its omission, so far, to order that you be given the information you seek, I gather from the correspondence I have, and I think you are aware of it as well, that Mr. Thompson volunteered to be of as much assistance as he could be in helping you put forward the type of argument and, I suppose, facts that would enable you to bring your application properly, in his view, before the committee. I would also judge from the correspondence that perhaps VIA did not accept that offer.

**Mr. Roberts:** I think, with your permission, I will let Mr. Fortin answer.

**Mr. Gabriel Fortin, Q.C. Vice-President, Law and Secretary of the Company, VIA Rail Canada Inc.:** Mr. Chairman, I would like to comment on that. What you are saying is true. Mr. Thompson referred to telephone conversations between us. They were the usual conversations and discussions that take place between counsel.

The point made in Mr. Thompson's letter, on page 8, is that the issue was now clearly joined. I concluded that the issue was joined, which means that, in legal terms, there was a request and there was a denial by the other party. When the issue is joined, then it means that it is ripe for a hearing or a decision of some sort by a body to which the application is made—in this instance, the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

They had a number of choices. They could have suspended the proceedings; declined jurisdiction; dismissed the request; held a hearing, or whatever.

I was not advised at that time that Mr. Thompson had personally quoted that in earlier correspondence. In the January 23 letter and in a later letter, Mr. Thompson definitely asked for further justification. I sent in justification in full detail, and that appears on the record. I sent him very detailed justification to the extent possible, given the fact that we did not have that information at our disposal.

**The Chairman:** I suppose that what you are saying is, if you do not have any information, how do you know what good it will do you?

**Mr. Roberts:** That is exactly my point. How do you justify information that you require to manage a business? It is a big, complex business with \$400 million worth of billings. We are concerned about getting information that will permit us to better manage the corporation.

*[Traduction]*

donc qu'il nous reste plus qu'à inclure cette question dans le nouveau contrat. Nous n'avons bien sûr aucun moyen d'obtenir ces renseignements sinon celui de refuser de signer le contrat.

Cependant, nous avons maintenant l'appui du ministre pour ce qui est des prix fixes et de la communication des renseignements. Les chemins de fer ont accepté d'en discuter et de travailler en étroite collaboration avec nous pour répondre à nos besoins de renseignements.

**Le président:** A propos de la CCT et du fait qu'elle ait refusé, jusqu'ici, d'ordonner qu'on vous transmette les renseignements que vous demandez, je crois comprendre d'après les lettres que j'ai ici, et je pense que vous en êtes aussi informé, que M. Thompson s'est dit prêt à vous aider dans toute la mesure du possible à formuler les arguments et les faits, je suppose, qui vous permettraient de présenter votre demande au Comité de la façon qu'il juge appropriée. J'estime aussi, d'après cette correspondance, que VIA n'a peut-être pas accepté cette offre.

**M. Roberts:** Avec votre permission, je pense que je vais laisser répondre M. Fortin.

**M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux Affaires juridiques et secrétaire général de la Société VIA Rail Canada Inc.:** Monsieur le Président, j'aimerais dire quelques mots à ce sujet. Ce que vous dites est vrai. M. Thompson a fait allusion aux conversations téléphoniques que nous avons eu. Il s'agissait des conversations et des discussions qui ont ordinairement lieu entre avocats-conseils.

M. Thompson mentionne dans sa lettre, à la page 8, que la question était maintenant établie. J'en ai conclu que la question était établie, ce qui veut dire, en termes juridiques, qu'une demande avait été présentée et que l'autre partie avait refusé d'y donner suite. Quand une question est établie, cela signifie qu'elle peut faire l'objet d'une audience ou d'une décision quelconque de l'organisme à qui la demande a été présentée—dans ce cas le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports.

Le comité avait bien d'autres choix. Il aurait pu laisser l'affaire en suspens; alléguer que la question ne relevait pas de sa compétence; rejeter la demande; tenir une audience ou toute autre chose.

Je ne savais pas à ce moment-là que M. Thompson avait déjà mentionné cela, lui-même, dans ses lettres précédentes. Dans une lettre datée du 23 janvier et dans une autre écrite plus tard, il a clairement demandé qu'on lui donne d'autres motifs. J'ai alors donné des raisons détaillées, comme on peut le voir dans le dossier. Je lui ai envoyé une explication détaillée de toutes les raisons que nous pouvions possiblement invoquer n'ayant pas les renseignements.

**Le président:** Vous voulez dire, je suppose, que si vous n'avez aucun renseignement vous ne savez pas à quel point ils peuvent vous être utiles?

**M. Roberts:** C'est exactement ce que je veux dire. Comment peut-on justifier avoir besoin de certains renseignements pour gérer une entreprise? Il s'agit d'une affaire énorme et complexe dont les factures s'élèvent à 400 millions de dollars. Nous



[Text]

**The Chairman:** I will now return to Mr. Fortin. From reading the correspondence, I gather that Mr. Thompson feels that he offered to provide any assistance within his power to make sure your application was in accordance with what the department required in order to have jurisdiction to deal with the question.

I gather also from what I read that VIA did not accept that offer?

**Mr. Fortin:** That is the understanding. I have been talking on the telephone with Mr. Thompson, and he has been asking for specification of the request. However, I have not seen any concrete or actual offer of doing specific things other than when, after the initial request was put in in August of 1977, the commission went through that request and provided some information as to what was available.

In terms of actually helping VIA in putting together a request which would have satisfied Mr. Thompson's requirements, I think that is the only concrete assistance that can be referred to.

**The Chairman:** I take it that you accepted that offer?

**Mr. Fortin:** Along with CN and CP, we received that letter from the commission, and we used it. I used it in order to further specify VIA's request.

**The Chairman:** My impression, after reading the statute and the correspondence and trying to familiarize myself with the situation, is that this is a situation which appears to be set up by statute to deal with requests from a variety of people, none of whom may be running railways. Your needs are very different. It is a sort of adversarial system in a sense. One can ask the commission for something, and the commission notifies the people concerned. Then you can argue about it, which process may take a long time. Even if it worked perfectly, it would be untimely for your purposes.

**Mr. Roberts:** The present request has been in since 1978. The reason the request was made was that we required the information and we had no way of getting it.

**The Chairman:** You required it for use when?

**Mr. Roberts:** 1978.

**Mr. Fortin:** That was in August 1979.

**The Chairman:** Obviously, assuming that you made the request according to the rules you have to follow, you would be arguing that this system is too slow for your needs in any event.

**Mr. Roberts:** From where I sit, Mr. Chairman, obviously the only information we have had has been as a result of arriving at an agreement with Canadian National, and with Canadian Pacific that they would work with us to supply us information, although we have not been successful yet in

[Traduction]

tenons à avoir les données qui nous permettent de mieux administrer la société.

**Le président:** Je vais maintenant revenir à M. Fortin. Après avoir lu la correspondance échangée, je crois comprendre que M. Thompson estime vous avoir offert de faire son possible pour vous aider à rendre votre demande conforme à ce que le ministère estimait nécessaire pour pouvoir être en mesure de régler la question.

Je comprends aussi, d'après ce que j'ai lu, que VIA n'a pas accepté cette offre?

**M. Fortin:** C'est ce qui a été convenu. M. Thompson m'a téléphoné et m'a demandé de préciser la demande. Cependant, je ne me souviens pas qu'on nous ait offert concrètement de prendre certaines mesures précises, sinon, qu'après le dépôt de la première demande, en août 1977, la Commission en a fait l'étude et nous a donné certaines précisions sur ce que nous pouvions obtenir.

Pour ce qui est d'aider, réellement, VIA à préparer une demande qui puisse répondre aux exigences de M. Thompson, je pense que c'est la seule offre d'aide véritable dont on puisse parler.

**Le président:** Si je comprends bien, vous avez accepté cette offre?

**M. Fortin:** Nous avons reçu cette lettre de la Commission en même temps que celles du CN et du CP, et nous nous en sommes servi. Je m'en suis servi pour préciser la demande de VIA.

**Le président:** Après avoir lu la loi et la correspondance échangée pour tâcher de me mettre au courant de la situation, j'ai l'impression que la loi prévoit que la Commission peut donner suite aux demandes qui leur sont faites par bien des organismes dont aucun n'exploite un service ferroviaire. Vos besoins sont très différents. C'est un genre de système d'opposition, dans un certain sens. On peut faire une demande à la Commission et cette dernière avise les personnes en cause. Vous pouvez ensuite présenter vos arguments, ce qui peut demander bien du temps. Même si ce système fonctionnait parfaitement, il serait trop lent pour répondre à vos besoins.

**M. Roberts:** Nous avons présenté notre demande en 1978. Nous l'avons fait parce que nous avions besoin de renseignements et que nous n'avons aucun moyen de les obtenir.

**Le président:** Vous en aviez besoin à quel moment?

**M. Roberts:** En 1978.

**M. Fortin:** C'était au mois d'août 1979.

**Le président:** Il va sans dire, en supposant que vous ayez présenté votre demande dans les règles, que vous pourriez faire valoir que cette façon de procéder est trop lente pour répondre à vos besoins, de toute façon.

**M. Roberts:** A mon point de vue, monsieur le président, il est bien évident que les seuls renseignements que nous ayons obtenus l'ont été grâce à un accord conclu avec le Canadien National et le Canadien Pacifique qui ont accepté de collaborer avec nous pour nous les fournir, même si nous n'avons pas

[Text]

getting the type of information that we require from Canadian Pacific. The new contract will have provisions for information.

**The Chairman:** Am I to understand from that then that, if you can get the provisions for supplying information, that, in large measure, will remove the problem of applying to the CTC for it; is that correct?

**Mr. Roberts:** I think so. Looking at all the correspondence, it is obvious that the Canadian Transport Commission may not be able to do anything to supply us with the information.

**The Chairman:** I thought I also heard you say that you now had the support of the minister in endeavouring to get such a provision in the contracts with the two railways.

**Mr. Roberts:** Yes, we have. That may solve our problem.

**The Chairman:** I have one or two questions with reference to your statement.

The last time we talked of LRCs, you said that there would be a period of running in and testing. I happened to hear one of your advertisements last night saying, in effect, that you are now providing that service. Would I be correct in saying, so far as the testing goes, you have been satisfied and you are ready to put these LRCs into regular service now?

**Mr. Roberts:** We have now approximately 12 trains a day operating regularly with LRC equipment. We are going to build that up to 18 trains a day. We hope to have the whole 50 cars and the necessary locomotives in regular service.

**The Chairman:** When do you expect to have them in regular service?

**Mr. Roberts:** Within the next few weeks, let us say by the end of July.

Our suppliers are still faced with strikes. Rapco is still on strike in the United States and Rapco supplies the braking equipment and that sort of thing for the trains. Things are going very well.

**The Chairman:** There is a total of 10 and a total of 50; would you explain that?

**Mr. Roberts:** Forty-four of the 50 cars are now in service.

**The Chairman:** How many locomotives?

**Mr. Roberts:** Unfortunately, I cannot answer that at the present time because we are using, I think, 20 locomotives, but that is subject to correction.

We are using the locomotives not only on LRC trains, but on conventional equipment as well, in certain cases.

**The Chairman:** Something is eluding me because you have a total of 10, but you have mentioned 20.

[Traduction]

encore réussi à obtenir ceux que nous voulons du Canadien Pacifique. Certaines dispositions relatives aux renseignements seront prévues dans le nouveau contrat.

**Le président:** Dois-je alors comprendre que, si vous réussissez à faire accepter certaines dispositions relatives aux renseignements, cela résoudra, en grande partie, le problème que pose la présentation de demande de leur obtention à la CCT; est-ce exact?

**M. Roberts:** Je le pense. A en juger par toute la correspondance échangée, il est évident que la Commission canadienne des transports n'est peut-être pas en mesure de faire quoi que ce soit pour nous faire obtenir des renseignements.

**Le président:** Je pense aussi vous avoir entendu dire que vous aviez maintenant l'appui du ministre pour tâcher de faire accepter une telle disposition dans les contrats que vous concluez avec les deux sociétés ferroviaires.

**M. Roberts:** Oui, nous avons son appui. Cela nous permettra peut-être de régler le problème.

**Le président:** J'ai une ou deux questions à vous poser au sujet de votre exposé.

La dernière fois que nous avons parlé des trains LRC, vous avez déclaré qu'il y aurait une période de mise à l'essai. J'ai vu une de vos annonces par hasard, hier soir, où il était dit en substance que vous offriez maintenant ce service. Peut-on dire, pour ce qui est des mises à l'essai, que vous avez été satisfaits et que vous êtes maintenant prêts à mettre ces trains LRC en service régulier?

**M. Roberts:** Nous avons maintenant environ 12 trains LRC qui offrent un service régulier, chaque jour. Nous allons porter ce nombre à 18 trains par jour. Nous espérons mettre tous les 50 wagons et les locomotives nécessaires en service régulier.

**Le président:** Quand prévoyez-vous pouvoir offrir ce service d'une manière régulière?

**M. Roberts:** D'ici quelques semaines, disons vers la fin de juillet.

Nos fournisseurs sont encore aux prises avec des grèves. Les employés de la société Rapco aux États-Unis sont encore en grève et c'est elle qui nous fournit le matériel de freinage et autres accessoires. Tout va très bien.

**Le président:** Et la question de 10 et de 50, pourriez-vous nous l'expliquer?

**M. Roberts:** Quarante-quatre wagons sur 50 sont maintenant en service.

**Le président:** Combien de locomotives?

**M. Roberts:** Malheureusement, je ne puis vous répondre maintenant, car nous utilisons, je pense, 20 locomotives, mais ce chiffre n'est peut-être pas exact.

Nous nous servons des locomotives non seulement pour tirer les trains LRC mais aussi des wagons ordinaires, dans certains cas.

**Le président:** Il y a quelque chose qui m'échappe car vous en avez dix en tout, et que vous en avez mentionné vingt.



[Text]

**Mr. Roberts:** We have 21 locomotives. The first order was for 21 locomotives and 50 cars. The second order was for 10 locomotives and 50 cars.

**The Chairman:** That 10 and 50 were for the Atlantic region and the west?

**Mr. Roberts:** Exactly, and they will not be delivered until 1984. Then they will have to be tested and moved to the maritimes and the west.

**The Chairman:** Do you have a regular number of cars per locomotive, or do you vary them according to what the traffic requires?

**Mr. Roberts:** We vary them anywhere from three cars to 10 boxes. We have been operating eight cars.

**The Chairman:** With your LRC locomotives?

**Mr. Roberts:** Yes. In some cases we are using one locomotive with three or four cars. I came from Montreal this morning on a train with four cars and one locomotive.

**The Chairman:** To where?

**Mr. Roberts:** To Ottawa.

**The Chairman:** Do you run an LRC between Montreal and Ottawa?

**Mr. Roberts:** Yes, sir, we have four trains a day—two in each direction with LRC equipment.

I would suggest, Mr. Chairman, that, if you have not had an opportunity of riding an LRC, you have an experience ahead of you.

**The Chairman:** Perhaps we can enjoy that experience some day soon.

**Senator Doody:** Is it a good experience?

**Mr. Roberts:** An excellent experience.

**The Chairman:** I suppose if Mr. Roberts risked it this morning, it should be all right for us.

With reference to this business of service in the west and in the maritimes, I note that you say the new equipment "will allow us to introduce the LRCs to the maritimes and to the west," but I should like you to answer that point more directly.

**Mr. Roberts:** Yes, there is no question.

**The Chairman:** You say, on page 4:

Should the Committee wish us to expand on our appraisal of the RTC's Staff Report, we are at your disposition.

In what way can you expand on that?

**Mr. Roberts:** I ad libbed a little on that particular point. We believe it is closer to \$50 million or \$55 million than \$30 million or \$40 million. We are saying that, if you just look at the indirect overheads, which are not supposed to be part of the Amtrak agreement, those, as close as we can estimate it, are in the order of \$55 million per year. If you remove the

[Traduction]

**M. Roberts:** Nous avons vingt-et-une locomotives. Nous avons fait une première commande de vingt-et-une locomotives et de cinquante wagons et une deuxième de dix locomotives et de cinquante wagons.

**Le président:** Ces dix locomotives et ces cinquante wagons sont pour la région de l'Atlantique et pour l'Ouest?

**M. Roberts:** C'est exact et nous n'en prendrons pas livraison avant 1984. Il faudra ensuite les mettre à l'essai et les transporter dans les Maritimes et dans l'Ouest.

**Le président:** Y a-t-il un nombre fixe de wagons par locomotive, ou le nombre varie-t-il selon les besoins?

**M. Roberts:** Il peut y en avoir de trois à dix. Jusqu'ici nous en avons mis huit.

**Le président:** Avec les locomotives LRC?

**M. Roberts:** Oui. Dans certains cas nous nous servons d'une locomotive et de trois ou quatre wagons. Le train que j'ai pris pour venir de Montréal ce matin se composait de quatre wagons et d'une locomotive.

**Le président:** Pour aller où?

**M. Roberts:** A Ottawa.

**Le président:** Assurez-vous un service de trains LRC entre Montréal et Ottawa?

**M. Roberts:** Oui, monsieur, nous avons quatre trains par jour—deux dans chaque direction munis de matériel LRC.

Je dirais, monsieur le président, que si vous n'avez pas eu l'occasion de monter dans un train LRC, vous avez manqué quelque chose.

**Le président:** J'aurai peut-être l'occasion de faire cette expérience très bientôt.

**Le sénateur Doody:** Est-ce agréable?

**M. Roberts:** Très.

**Le président:** Je suppose que si M. Roberts l'a pris ce matin nous ne risquons rien.

A propos de la question de service dans l'Ouest et dans les Maritimes, je remarque que vous avez dit que le nouveau matériel nous permettra d'instaurer un service de trains LRC dans ces deux régions, mais j'aimerais que vous me donniez des faits plus précis sur cette question.

**M. Roberts:** Oui, sans aucun doute.

**Le président:** Vous dites à la page 4:

Si le comité voulait que nous élaborions davantage notre appréciation du rapport du Comité des transports par chemin de fer, nous sommes à sa disposition.

En quel sens pouvez-vous élaborer davantage là-dessus?

**M. Roberts:** J'ai quelque peu improvisé sur ce point. Nous croyons que ce montant s'élève plutôt à 50 ou 55 millions de dollars qu'à 30 ou 40 millions. Nous maintenons que si on ne tient compte que des frais généraux indirects, qui ne font pas censément partie de l'accord d'Amtrak, ces économies s'élèveraient, pour autant que nous puissions les évaluer, à environ



[Text]

indirect overheads, then the railway billings to VIA would be approximately \$55 million alone.

**The Chairman:** Are you able to identify the areas in which you feel the study we are talking about has under-estimated the savings, or are they generally spread over the whole of the services?

**Mr. Roberts:** I think the Canadian Transport Commission has done a tremendous job on this because it is a very difficult matter.

There are certain things that Amtrak does that we do not do, such as the maintenance of equipment which is done by Amtrak directly, whereas we contract with the railways for it. There are many instances of that kind which make it difficult to make a true comparison between the two.

Just taking indirect overheads, we are saying that that figure would be approximately \$55 million. If we remove the indirect overheads which Amtrak is not supposed to be paying for, then that would affect our billing by more than \$55 million.

**The Chairman:** I take it that you have no problem with the general approach of the CTC and the views as expressed in this study.

**Mr. Roberts:** No, we do not take any major objection to it. We are saying it is conservative.

**The Chairman:** That is a good thing to be.

Do you then feel that the use of costing on strictly a variable basis is something which you would advocate?

**Mr. Roberts:** Very much so.

**The Chairman:** Have you any views as to how much that would save you, or is that tied up in your indirect overhead?

**Mr. Roberts:** Approximately \$55 million.

**The Chairman:** The same thing?

**Mr. Roberts:** Yes. I think we should be paying the railways what they would avoid if there were no passenger services. They would still have a president, and we are paying for part of that, presumably.

**The Chairman:** I suppose so.

**Senator Bell:** Mr. Roberts, I am trying to condense all the philosophies we have heard with your remarks today and your remarks on previous occasions.

There was not sufficient capitalization upon incorporation to establish a first-class passenger transportation system. Since increased service, first rate in every way, would inevitably increase revenue, is the prime requisite of sufficient capital a basic necessity for VIA?

**Mr. Roberts:** Yes, and I stand behind that statement.

[Traduction]

55 millions de dollars par an. Si on supprimait les frais généraux indirects, le montant que les chemins de fer factureraient à VIA s'en trouverait réduit de plus de 55 millions de dollars.

**Le président:** Pourriez-vous nous préciser dans quels domaines vous pensez que l'étude en question a sous-estimé les économies ou bien se répartissent-elles généralement sur l'ensemble des services?

**M. Roberts:** Je pense que la Commission canadienne des transports a accompli un excellent travail, car c'est une question très délicate.

Amtrak ne procède pas exactement comme nous, par exemple, elle entretient elle-même son matériel tandis que nous le faisons faire à contrat par les chemins de fer. Il y a bien des différences de ce genre qui rendent la comparaison difficile.

Si on s'en tient aux frais généraux indirects, nous pensons que le chiffre serait d'environ 55 millions de dollars. Si nous supprimons les frais généraux indirects qu'Amtrak n'est pas sensé payer, nos factures s'en trouveraient réduites de plus de 55 millions.

**Le président:** Si je comprends bien, vous n'avez rien à reprocher à la démarche générale que la CCT a suivie ni aux opinions exprimées dans cette étude.

**M. Roberts:** Non, nous n'avons rien de vraiment sérieux à lui reprocher. Nous disons seulement que c'est un estimé conservateur.

**Le président:** C'est une grande qualité.

Pensez-vous alors qu'il vaudrait mieux établir les frais sur une base strictement variable?

**M. Roberts:** Absolument.

**Le président:** Avez-vous une idée des économies que cela vous permettrait de réaliser ou est-ce que cela fait partie de vos frais généraux indirects?

**M. Roberts:** A peu près 55 millions de dollars.

**Le président:** La même chose?

**M. Roberts:** Oui. Je pense que nous ne devrions payer aux chemins de fer que les frais qu'ils n'auraient pas à subir s'il n'y avait pas de service aux voyageurs. Ils continueraient à avoir un président dont nous payons probablement une partie du salaire.

**Le président:** Je le suppose.

**Le sénateur Bell:** M. Roberts, j'essaie de faire la synthèse de tous les principes dont vous nous avez fait part dans votre exposé d'aujourd'hui et dans ce que vous avez déjà dit à d'autres occasions.

Lorsque VIA a été constituée en société, vous n'aviez pas le capital nécessaire à la mise sur pied d'un service de transport de voyageurs de première classe. Étant donné que si vous offriez un service de première classe à tous les points de vue cela se traduirait inévitablement par une hausse de vos revenus, n'est-il pas de toute première nécessité pour VIA de disposer d'un capital suffisant?

**M. Roberts:** Si, je suis absolument d'accord avec vous.

**[Text]**

We are now developing a comprehensive business plan that will be presented to the Minister of Transport on July 1.

That will demonstrate, with an infusion of capital, an upgrading of equipment, and an upgrading of support systems for the rail passenger business, that the returns on that are significant.

We in Canada have been concentrating on the highway network and the air system. I am not saying that we do not need that, because we do, but we have become over-dependent on the private automobile, and we are suffering because of that now.

What we should do is improve the rail passenger services in Canada so that we have a public transportation network in Canada, including air, rail, bus and the private automobile.

What we are going to have to do in order to do that, though, is try to replace our 30-year old equipment.

I have said before that an airline could not survive if it were operating DC3s today, and that is what we are doing in the railway business.

With equipment such as LRCs, with maintenance facilities that are appropriate to that equipment, with stations—we have stations across this country that are being used for nothing. There are large buildings that are probably costing more for heat and maintenance than we are collecting in gross revenues. What we need to do is acquire those stations and exploit them. In the major centres across this country, we should have not railway stations as such, but transportation centres where one can obtain all types of transportation.

There are so many opportunities in the whole railway passenger sector that it really has to be exploited for the good of the Canadian public. I think that this business plan of ours will bring that about.

Many people are saying that what we should do is cut rail passenger services out in Canada. That would be the gravest mistake we ever made, and we intend to prove that in our business plan.

We intend to show what happens if services are cut; we intend to show what happens if what is now available is retained; and we intend to show what will happen if the system is added to.

We are now, in southwestern Ontario, handling over 20 per cent of the total traffic to London and Windsor. The last figure I have seen shows that we were handling approximately 17 per cent between Montreal and Toronto.

**The Chairman:** What is the distance between London and Windsor?

**Mr. Tittley:** It is around 220 miles.

**Mr. Roberts:** I was going to say around 212 miles, so it is around 220 miles.

**The Chairman:** Then you are talking about short distance hauls.

**[Traduction]**

Nous travaillons maintenant à l'élaboration d'un plan commercial global que nous présenterons au ministre des Transports le 1<sup>er</sup> juillet.

Cela nous permettra de démontrer qu'une infusion de capital, une amélioration de matériel et des systèmes de soutien du service de transport des voyageurs accroîtraient appréciablement les revenus.

Au Canada, nous avons surtout concentré nos efforts sur les réseaux routiers et aériens. Je ne dis pas que nous n'en avons pas besoin, bien au contraire, mais nous sommes devenus dépendants de l'automobile et nous en subissons maintenant les conséquences.

Nous devrions améliorer le service de transport ferroviaire de voyageurs au Canada afin de nous donner un réseau de transports publics qui comprendrait l'avion, le train, l'autobus et l'automobile.

Pour y parvenir, toutefois, nous devons remplacer notre matériel qui date de 30 ans.

J'ai déjà dit qu'une société aérienne ne pourrait pas survivre si elle utilisait encore des DC3, et c'est ce que nous faisons dans les chemins de fer.

Si seulement nous avions du matériel comme les trains LRC, les moyens d'entretenir convenablement ce matériel et les gares—nous avons des gares partout dans le pays qui ne servent à rien. Certains grands bâtiments coûtent plus cher en chauffage et en entretien que le total de nos revenus bruts. Il nous faudrait acheter ces gares et les exploiter. Il faudrait que dans les grands centres du pays, nous ayons des gares ferroviaires comme telles, mais aussi des centres qui offriraient tous les modes de transport.

Il existe tant de possibilités dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs, il faudrait en profiter dans l'intérêt de tous les Canadiens. Je pense que cela sera démontré dans notre programme commercial.

Bien des gens prétendent que nous devrions éliminer complètement tous les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada. Ce serait là la plus grave erreur que nous puissions commettre, et c'est ce que nous avons l'intention de démontrer dans notre programme commercial.

Nous voulons faire voir ce qui se passe lorsque les services sont réduits; ce qui arriverait si on les maintenait au même niveau et ce qui se passerait si on améliorait le réseau.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, nous assurons actuellement 20 pour cent de toute la circulation entre London et Windsor. D'après les derniers chiffres que j'ai vu, nous en assurons, à peu près 17 pour cent entre Montréal et Toronto.

**Le président:** Quelle est la distance entre London et Windsor?

**M. Tittley:** Environ 220 miles.

**M. Roberts:** J'allais dire à peu près 212 milles, c'est donc aux environs de 220.

**Le président:** Il s'agit donc de courtes distances.



[Text]

**Mr. Roberts:** We are talking about rail at 100 to 400 miles, and, with the LRC, in certain cases, we can go to 500 miles. When talking about air, it is more than 500 miles, and as far as the bus and private automobile are concerned, it would be around 250 miles.

**The Chairman:** When you said you were handling 20 per cent of all traffic between London and Windsor, you also included bus and private automobile?

**Mr. Roberts:** In southwestern Ontario air and bus transportation is really insignificant. The private automobile and the train account for most of that.

If we had an integrated transportation plan, you would not have 10 provinces planning for highways and the federal government planning for air, and up until VIA was formed, railway passenger services. Until then, CN and CP were left with rail passenger services. For the first time in Canadian history, when VIA was formed, at least the Canadian government became responsible for rail passenger services. I think we are in a position now to do some integrated transportation planning. The reason for good rail service in Europe is not so much population density, and the rest of it; it is more to do with the fact that one government has full responsibility for air, rail and roads. They have thus been able to do some planning. That is what we must work toward in Canada. Thank you.

**The Chairman:** Are there any other questions, honourable senators? Thank you very much, Mr. Roberts. We may have to bother you again before your retirement is effective, but in case we do not, we wish you well in whatever it is you decide to do after that.

**Mr. Roberts:** Thank you very much, Mr. Chairman, and I can assure you that it was never a bother.

**The Chairman:** Honourable senators, we have Mr. Thompson and some of his associates from the Canadian Transport Commission present. The rules under which we operate require us to adjourn at 1.15. It is now 1.10. We would be glad to have the representatives from CTC come forward for the few remaining minutes we have, or we would be glad to leave the matter until a future meeting. What would be your choice, gentlemen?

**Mr. K. W. Thompson, Senior Counsel, Rail, Canadian Transport Commission:** Mr. Chairman, my preference would be to try to deal with it today. I have been assigned to represent Transport Canada on another issue, which requires travelling. Therefore, my schedule in the future is rather indefinite.

I know, as well, that you would like to proceed with your report and I would like to conclude our representations today, if I could.

[Traduction]

**M. Roberts:** Pour le transport par train, nous envisageons des distances de 100 à 400 milles, et dans certains cas, dans celui des trains LRC, nous pouvons aller jusqu'à 500 milles. Lorsqu'il est question de transport aérien, on envisage des distances de plus de 500 milles et pour ce qui est des autobus et des automobiles, ce serait à peu près 250 milles.

**Le président:** Lorsque vous avez mentionné que vous assumiez 20 p. 100 de tout le transport voyageur entre London et Windsor, vous avez aussi tenu compte des autobus et des automobiles?

**M. Roberts:** Dans le sud-ouest de l'Ontario, le transport par air et par autobus n'a pas vraiment d'importance. À peu près tout se fait par automobile et par train.

Si seulement nous avions un programme de transport intégré et si la planification du réseau routier ne relevait pas de 10 provinces alors que c'est le gouvernement fédéral qui planifie le transport aérien et, jusqu'à la création de VIA, les services ferroviaires de transports de voyageurs! Avant VIA, c'était le CN et le CP qui assuraient ce service-là. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, c'est lorsque VIA a été formée que le gouvernement canadien est au moins devenu responsable du service ferroviaire de transport de voyageurs. Je pense que nous sommes maintenant en mesure de commencer la planification d'un réseau de transport intégré. Si les services de trains sont excellents en Europe, ce n'est pas tellement à cause de la densité de la population ou autres raisons invoquées; cela vient surtout du fait que c'est un seul gouvernement qui est entièrement responsable du transport aérien, ferroviaire et routier. Cela leur a permis de planifier. C'est l'objectif que nous devons nous fixer au Canada. Merci.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions à poser, honorables sénateurs? Merci beaucoup, M. Roberts. Nous devrons peut-être vous importuner encore avant que vous ne preniez votre retraite, sinon nous vous souhaitons tout le succès possible dans vos entreprises.

**M. Roberts:** Merci beaucoup, Monsieur le président et je puis vous assurer que vous ne m'avez jamais importuné.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous avons aussi parmi nous M. Thompson et quelques-uns de ses collègues de la Commission canadienne des transports. D'après notre règlement, nous devons ajourner la séance à 13h15. Il est maintenant 13h10. Nous sommes prêts à écouter les représentants de la CCT s'ils veulent profiter des quelques minutes qui restent, sinon nous sommes prêts à reporter la question à une prochaine réunion. Que préférez-vous messieurs?

**M. K. W. Thompson, avocat-conseil, Chemin de fer, Commission canadienne des transports:** Monsieur le président, je préférerais essayer de régler la question aujourd'hui. J'ai été chargé de représenter le ministère des Transports à propos d'une autre question et cela m'oblige à me déplacer. Par conséquent, je ne sais pas quel sera mon horaire pour les prochains jours.

Je sais aussi que vous aimeriez commencer votre rapport et souhaiterais donc, si possible, en finir aujourd'hui.



[Text]

**The Chairman:** Are members of the committee prepared to do that?

I think I should give you the opportunity first, and perhaps that is the only opportunity you seek, to deal with the matter of the application of VIA for information. You do not have to go into great detail unless you so wish, because your correspondence with me as chairman of the committee has been full and has given us extensive detail. Perhaps you would care to make any comment that is on your mind about it and we will proceed from there.

**Mr. Thompson:** Thank you very much, Mr. Chairman. I will introduce the representatives from the CTC. My name is Keith Thompson and I am senior counsel for the Canadian Transport Commission. To my right is Dr. John Heads, Executive Director of the Railway Transport Committee. Also with us today is Mr. Richard McNeil, Chief of System Applications, of the Railway Transport Committee.

If you will permit me, Mr. Chairman, I would like to have Dr. Heads make just a few comments about that part of the VIA paper presented today dealing with some of the economic issues. I will then make a brief statement and will be quite prepared to answer any questions of the committee.

**Dr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to express my appreciation to Mr. Roberts for his kind comments on our recent RTC staff report, a comparison of Amtrak and VIA costing approaches. I would not take issue at all with the comments Mr. Roberts has made in the paper which he distributed. However, I would like to make a brief comment on one of his asides which he subsequently described as ad libbing.

In our report, we estimated that the annual saving to VIA from using the U.S. strictly avoidable costing concept would be in the range of \$30 million to \$40 million per annum. Mr. Roberts has suggested that this figure is very much on the conservative side and that the correct estimate is of the order of \$55 million. VIA has now had a copy of our report for a very long time. I believe they received it some six weeks ago. I have had, up to the meeting of this committee this morning, no response to the report. I would ask that VIA and Mr. Roberts could perhaps, with your permission, Mr. Chairman, provide to the committee a justification for this increased figure to \$55 million. This would allow me to give an official response to it.

**The Chairman:** Is Mr. Roberts still here? Would you be able to do that, Mr. Roberts?

**Mr. Roberts:** Oh, yes; that is the indirect overhead. If the committee wants me to write a letter confirming that, I will certainly do so.

[Traduction]

**Le président:** Les membres du comité sont-ils prêts à procéder de cette façon?

Je pense que je devrais peut-être vous donner d'abord l'occasion d'aborder la question de la demande de renseignements de VIA. Vous n'avez pas besoin d'entrer dans les détails, si vous n'y tenez pas, car les lettres que vous m'avez adressées à titre de président du comité nous ont fourni toutes les précisions nécessaires. Vous pourriez peut-être nous dire ce que vous pensez de la question et nous pourrions ensuite continuer à partir de là.

**M. Thompson:** Merci, M. le président. J'aimerais d'abord présenter les représentants de la CCT. Je suis Keith Thompson et j'exerce les fonctions d'avocat-conseil à la Commission canadienne des transports. Vous voyez à ma droite M. John Heads, le directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer. Nous sommes aussi accompagnés de M. Richard McNeil, le chef de l'analyse des services ferroviaires au Comité des transports par chemin de fer.

Avec votre permission, M. le président, j'aimerais que M. Heads nous fasse part de quelques commentaires sur la partie du document que VIA a présenté aujourd'hui concernant certaines questions économiques. Je ferai ensuite un bref exposé et je serai alors tout à fait prêt à répondre aux questions du comité.

**M. J. Heads, directeur exécutif, comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports:** Merci, M. le président.

J'aimerais remercier M. Roberts des commentaires favorables qu'il a eus à l'endroit du dernier rapport du Comité des transports par chemin de fer, rapport où on comparait les méthodes suivies par Amtrak et VIA dans l'établissement des coûts. Je n'ai absolument rien à opposer à tout ce que M. Roberts a déclaré dans son exposé, exposé dont nous avons la copie. Cependant, j'aimerais commenter brièvement une de ses digressions qu'il a par la suite décrite comme une improvisation.

Nous avons évalué, dans notre rapport, que les économies annuelles que VIA pourrait réaliser en suivant le principe d'établissement des coûts américain du strictement évitable se situeraient entre 30 et 40 millions de dollars par an. M. Roberts a laissé entendre que ce chiffre était très prudent et qu'il faudrait plutôt parler de 55 millions de dollars. VIA a maintenant un exemplaire de notre rapport depuis très longtemps. Je pense qu'il a dû lui parvenir il y a environ dix semaines. Jusqu'à la réunion du comité, ce matin, je n'ai reçu aucun commentaire sur ce rapport. Avec votre permission, M. le président, je demanderais à VIA et à M. Roberts de nous donner les raisons pour lesquelles il croit que ce chiffre devrait être porté à 55 millions de dollars. Cela me permettrait de donner une réponse officielle.

**Le président:** M. Roberts est-il encore ici? Pourriez-vous faire cela, M. Roberts?

**M. Roberts:** Oh oui; il s'agit des frais généraux indirects. Si le comité me demande de lui écrire une lettre pour le confirmer, je le ferai volontiers.

[Text]

**Dr. Heads:** I would appreciate this in writing so that I can assess it.

I would also like, very briefly, to put the \$55 million figure raised by Mr. Roberts in context. As I explained in evidence to this committee last week, at the moment, the revenues from rail passenger transport cover 30 per cent of the costs involved. I submitted an estimate to show that if the costs had been reduced in the order of \$30 million, then revenues in relationship to total costs would increase to something slightly in excess of 32 per cent. If one were to take this figure of \$55 million, which Mr. Roberts has advanced at this stage as an ad lib estimate, then, in that case, the revenue receipts of VIA from passenger transport, as a percentage of costs involved, would be around the figure of 34 per cent. In other words, even using the U.S. costing methodology as interpreted by Mr. Roberts, VIA would still be in the position of spending almost \$3 for every dollar of revenue obtained.

It is not my function, nor is it my duty, this morning, to comment on the overall financial problems of VIA. I would wish, however, to underline the point that I was making to the committee earlier that I do not believe that the problem of covering costs by revenue for VIA is in any way essentially a costing problem. I believe that much public debate is being directed into semi-unproductive channels as a result of the high focus that the costing issue has achieved. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Thompson:** I would like to make a brief statement, Mr. Chairman, in which I would carry out the instructions I have been given by the commission, and perhaps touch upon one or two items referred to by the previous witness.

The position of the Canadian Transport Commission was recently set out in a letter to Mr. Roberts dated June 4, 1982, in which the present chairman of the Railway Transport Committee invited Mr. Roberts and his company to assess their needs for information and to make a proper application to the commission, which the commission would deal with. I have been requested to make reference to that letter, a copy of which I believe has been provided to your office, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, I have it.

**Mr. Thompson:** You will note that, in that letter, the statements made by the chairman of the railway transport committee are consistent with the statements I have made in my correspondence with you; namely, that until now, VIA's search for information from the commission has been characterized by two serious flaws, one being that it was not in the proper form, that it did not obtain adequate justification for it, and, secondly, that its prosecution has been rather sporadic. The commission, therefore, is really saying to Mr. Roberts and his company, as the president of the commission said to the house committee on May 27, that if VIA is serious about the acquisition of cost information, let it make an application to the commission in the proper way, and the commission will do everything within its power to proceed with hearing it.

[Traduction]

**M. Heads:** J'aimerais que vous me mettiez cela par écrit pour que je puisse l'évaluer.

J'aimerais aussi, très brièvement, placer dans son contexte ce chiffre de 55 millions de dollars dont M. Roberts a parlé. Comme je l'ai expliqué, lorsque j'ai comparu devant le comité la semaine dernière, les revenus du service de transport des voyageurs représentent actuellement à peu près 30 per cent des coûts. J'ai présenté une estimation démontrant que, si les coûts avaient été réduits d'environ 30 millions, l'ensemble des revenus par rapport au total des frais augmenterait pour dépasser légèrement 32 p. 100. Si on acceptait ce chiffre de 55 millions de dollars que M. Roberts a cité comme une estimation improvisée, les revenus de VIA sur le transport des voyageurs passeraient alors à environ 34 p. 100 des frais. Autrement dit, même en se servant de la méthode américaine d'établissement des coûts, selon l'interprétation de M. Roberts, VIA serait encore obligée de dépenser pratiquement 3 dollars pour chaque dollar de revenu.

Ce n'est ni mon rôle ni mon travail, ce matin, de commenter les problèmes financiers de VIA. Je voudrais toutefois insister sur un point que j'ai déjà abordé au comité, à savoir que je ne crois pas que la question d'équilibrer les dépenses et les revenus de VIA soit en aucune façon celle de l'établissement des coûts. Je pense que l'importance qu'on lui a donnée a amené le débat public à porter en grande partie sur les itinéraires qui servent à peu près à rien. Merci, M. le président.

**M. Thompson:** Je voudrais faire un bref exposé, monsieur le président, exposé où je voudrais m'acquitter de la tâche que m'a confié la Commission et je pourrais peut-être dire un mot au sujet d'une ou deux questions que le témoin précédent a abordé.

La Commission canadienne des transports a fait connaître sa position dans une lettre du 4 juin 1982 adressée à M. Roberts, dans laquelle le Président du Comité des transports par chemin de fer l'a invité, ainsi que sa société à évaluer leurs besoins de renseignements et à présenter une demande admissible à la Commission qui en fera l'étude. On m'a demandé de parler de cette lettre, dont votre bureau a un double, je crois, monsieur le président.

**Le président:** Oui, je l'ai.

**M. Thompson:** Vous remarquerez que, tel que je l'ai écrit dans cette lettre, le Président du Comité des transports par chemin de fer a adopté la même position que celle dont je fais état dans les lettres que je vous ai adressées, à savoir que, jusqu'ici, les tentatives que VIA a faites pour obtenir des renseignements de la Commission ont été marquées de deux faiblesses importantes; d'une part la demande n'était pas présentée dans la forme appropriée, en ce sens qu'elle ne donnait pas de raisons suffisantes et, deuxièmement, elle a fait ses instances de façon plutôt sporadique. Par conséquent, ce que la Commission dit, en réalité, à M. Roberts et à sa société, c'est ce que le président de la Commission a déjà dit au comité de la Chambre, le 27 mai, à savoir que si VIA souhaite vraiment obtenir des renseignements sur les coûts, il lui faut présenter à



[Text]

The only other point I would like to make, since we are pressed for time, Mr. Chairman—

**The Chairman:** I would like you to feel that you have said whatever you came here to say, Mr. Thompson.

**Mr. Thompson:** There seems to be some suggestion, which is rather flattering, that I make the decisions at the Canadian Transport Commission and that the committee goes along with those decisions. I am just one of many advisers. The committee itself has had distinguished members of the bar as its chairmen. Mr. Jones, who was chairman until the summer of 1979, has 30 years at the bar. His successor, who is now Vice-President, Law, of the commission, has 25 to 30 years' experience at the bar, and was a very senior lawyer in the Government of Canada. I do not think that any legal advice that I gave to the committee, therefore, was blindly accepted or blindly followed. The dialogue I had with the chairman of the committee over the years was, I think, a very informed one. Therefore, when I say that I concluded that VIA's application was not in a fit state for hearing at various points, that is an opinion which I tell you now was shared by many other people. We did not proceed to dismiss the application, or to subject it to a hearing, because we were absolutely certain it would be cut to ribbons, and that would have done VIA no favour.

When I made the statement about their application, it was followed by a period of negotiation with CN and CP, which we did everything to foster, because we thought it was a more fruitful route for them than proceeding with a weak application. You will recall from the correspondence that in June, 1979, a colleague of mine, Mr. Brian Carr, tried very hard to set up meetings with VIA and the railways, in order to act as midwife, and bring into existence the kind of information VIA wanted. We were told by VIA and the railways that they would rather deal with each other; so I think that that straightens up the record on that point. Thank you very much.

**The Chairman:** I certainly do not want to ask any questions related to the differences of opinion between yourselves and VIA, if any exist; but I do want to ask you one or two things which I think relate to the system.

As I read the statute—you have probably heard me say this before, and I have heard you refer to the procedures required, with particular attention to what other people are entitled to, and so on, and the right of appeal from decisions of the commission in certain circumstances—it strikes me that this is essentially an adversarial system, set up to deal with requests for information from people who are not necessarily running railways themselves, but who may be. Am I right in that general assumption?

[Traduction]

la Commission une demande dans les formes, après quoi, nous ferons tout en notre pouvoir pour obtenir une audience.

La seule autre question que j'aimerais aborder, étant donné que le temps nous presse, monsieur le président—

**Le président:** J'aimerais que vous partiez d'ici avec l'impression d'avoir dit tout ce que vous étiez venu dire, monsieur Thompson.

**M. Thompson:** On semble avoir laissé entendre, et c'est plutôt flatteur, que c'est moi qui prends les décisions à la Commission canadienne des transports et que le Comité accepte mes décisions. Je ne suis qu'un conseiller parmi d'autres. Le comité, lui-même, a déjà eu des présidents qui étaient des membres éminents du barreau. M. Jones, qui a été président jusqu'à l'été 1979, a exercé la profession d'avocat pendant trente ans. Son successeur, qui est maintenant vice-président de la Commission (droit), a exercé la profession d'avocat pendant vingt-cinq ou trente ans et occupait, auparavant, un poste très important d'avocat-conseil au gouvernement du Canada. Par conséquent, je ne pense pas que l'opinion juridique que j'ai donné au Comité ait été acceptée ou suivie aveuglement. Les échanges que j'ai eu avec le Président du Comité au cours des années ont été, je pense, très éclairés. Je pense donc que lorsque j'ai dit qu'à mon avis la demande de VIA n'était pas présentée dans une forme qui puisse justifier la tenue d'une audience, c'était là une opinion que bien d'autres partageaient. Si nous n'avons pas rejeté la demande, ni décidé d'en faire l'étude à une audience, c'est parce que nous étions absolument sûrs qu'elle aurait été déboutée, ce qui n'aurait pas été dans l'intérêt de VIA.

L'évaluation que j'ai faite de la demande a été suivie d'une période de négociations avec le CN et le CP, négociations que nous avons encouragées par tous les moyens car nous avons pensé qu'il valait mieux, pour eux, procéder de cette façon que d'essayer d'obtenir des renseignements par le biais d'une demande mal étayée. Vous vous souviendrez, sans doute, d'avoir lu, dans la correspondance que nous avons échangée, qu'en juin 1979, un de mes collègues, M. Brian Carr, a déployé de grands efforts pour organiser des réunions entre VIA et les chemins de fer, réunions où il aurait joué le rôle de sage-femme et aurait présidé à la naissance du genre de renseignements que demandait VIA. VIA et les chemins de fer nous ont répondu qu'ils préféraient traiter ensemble; je pense donc que cela remet les choses au point. Merci beaucoup.

**Le président:** Je ne voudrais pas poser de questions concernant les différends entre vous et VIA, si différends il y a, mais j'aimerais vous en poser une ou deux qui portent sur le système, il me semble.

Je constate, en lisant la loi—vous m'avez probablement déjà entendu dire cela, et je vous ai entendu parler des démarches exigées, démarches qui accordent une attention particulière au droit des autres parties, etc... , ainsi que du droit d'en appeler des décisions de la Commission dans certaines circonstances—je constate avec étonnement qu'il s'agit essentiellement d'un système d'opposition, qui a été conçu pour évaluer les demandes de renseignements que présenteraient des personnes qui n'exploitaient pas forcément un service ferroviaire eux-mêmes, mais qui le pourraient. Ai-je raison?



[Text]

**Mr. Thompson:** Yes, indeed, Mr. Chairman. Your assessment is entirely correct. Section 331 has been in the Railway Act for a very long time, in one form or another, and I believe it was put there to protect railway unit costs against disclosure to truckers. We have a situation since 1977 or 1978 where a railway company, VIA, had, in my opinion, a great deal of right to cost information. Their debt is publicly funded, and in my opinion that is the strongest and most eloquent justification for the disclosure of financial information. We are therefore trying to operate, within a legislative framework which did not anticipate the existence of a creature such as VIA.

**The Chairman:** While the procedure has to be followed, in so far as the law requires, and the jurisprudence, which I have no doubt is extensive, requires, it is not suited to the needs of an organization like VIA, which has to operate as a passenger-conveying railway.

**Mr. Thompson:** No. It is a very inappropriate mechanism by which to get information. As Mr. Roberts said, just in closing, he was not sure whether the Canadian Transport Commission could give him the information he wanted.

I would also draw something else to your attention, Mr. Chairman and members of the committee. In section 331 it seems to me that the Canadian Transport Commission only has jurisdiction over information which it has in its possession.

**The Chairman:** Let me ask you one further question on that point. Has it not the right—and I do not know this, otherwise I would not be asking—to have in its possession all the information of certain kinds which is in existence, as far as the railways are concerned?

**Mr. Thompson:** Not really, because section 331 contains another condition, to the effect that it refers only to information which has come into the commission's possession by way of an investigation under the act. I therefore think that if one strictly interprets the section, and I think you have to interpret it strictly when you are facing parties adverse in interest who are attempting to protect their information, then you may have to come to the conclusion that the information that we may have any jurisdiction over has to be information in our possession which has got there by way of investigation. As to that, we do have considerable information, because we have considerable investigative power and functions under the law dealing with assessment of subsidies.

**The Chairman:** Has the commission any jurisdiction to order the railways to produce information which it considers appropriate to some problem that it is currently dealing with?

**Mr. Thompson:** You have asked a question which is very current, because we have an application before us from VIA for information respecting a station in Toronto. They have asked us for an order requiring CN and CP, essentially, to hand over cost information to VIA so that it can be in a better position to negotiate a lease with the company. We are having

[Traduction]

**M. Thompson:** Oui, en effet, monsieur le président. Votre évaluation est tout à fait juste. L'article 331 fait partie de la Loi sur les chemins de fer depuis très longtemps, que ce soit sous une forme ou une autre, et je crois qu'elle a été prévue pour empêcher les camionneurs d'avoir accès aux coûts unitaires des chemins de fer. Depuis 1977 ou 1978, nous avons un nouveau cas où une société ferroviaire, c'est-à-dire VIA, a droit, à juste titre à mon avis, à des renseignements sur les coûts. Leur dette est financée par les fonds publics, et c'est à mon point de vue une des raisons les plus importantes qui justifie la divulgation de renseignements financiers. Nous nous efforçons donc d'agir dans un cadre législatif qui n'avait pas prévu l'existence d'une entité comme VIA.

**Le président:** Bien qu'il faille respecter les modalités prévues dans la mesure où la loi et la jurisprudence l'exigent, il y a sans doute bien des précédents, cette façon de procéder ne répond pas aux besoins d'un organisme comme VIA qui doit exploiter un réseau ferroviaire de transport de voyageurs.

**M. Thompson:** Non. C'est un mécanisme qu'il ne convient pas du tout d'utiliser pour obtenir des renseignements. Comme l'a déclaré M. Roberts, en terminant, il n'est pas certain que la Commission canadienne des transports puisse lui fournir les renseignements qu'il demande.

Je voudrais aussi attirer votre attention sur un autre point, monsieur le président et messieurs les membres du comité. Il me semble, que d'après l'article 331, la Commission canadienne des transports n'a de compétence que sur les renseignements qu'elle possède elle-même.

**Le président:** Permettez-moi de vous poser une autre question sur ce point. N'a-t-elle pas le droit—et je ne le sais pas, sinon je ne le demanderais pas—d'avoir en sa possession tous les renseignements d'un certain ordre qui existent dans la mesure où il est question des chemins de fer?

**M. Thompson:** Pas vraiment, car l'article 331 prévoit une autre condition, selon laquelle il ne s'applique qu'aux renseignements qui sont venus en la possession de la commission à la suite d'une enquête menée aux termes de la loi. Je pense donc que si on interprète cet article au sens strict, et je pense que c'est de cette façon qu'il faut l'interpréter lorsque les parties ont des intérêts opposés et qu'elles s'efforcent de protéger leurs renseignements, on est forcé d'en arriver à la conclusion que les renseignements de la compétence de la Commission sont ceux qu'elle possède déjà et qu'elle a obtenus à la suite d'une enquête. Quant à cela, nous avons une quantité considérable de renseignements, car la loi nous donne des pouvoirs d'enquête et des fonctions de très grande portée lorsqu'il s'agit d'évaluer les subventions.

**Le président:** La commission a-t-elle le pouvoir d'ordonner aux chemins de fer de fournir les renseignements qu'elle juge nécessaires pour étudier un problème dont elle est saisie?

**M. Thompson:** Vous me posez là une question d'actualité, car VIA nous a demandé des renseignements concernant une gare de Toronto. Elle nous demande en gros d'ordonner au CN et au CP de lui fournir des renseignements sur les coûts, pour qu'elle soit mieux en mesure de négocier un contrat de location avec la société. Cette demande nous cause des difficultés

## [Text]

considerable difficulty with the application because we are unable to find any specific legislative instrument which would entitle us to grant such an order, even if we felt such an order were justified; but I would add, and this is as much for VIA's benefit as anyone else's, that there is a procedure which is extremely powerful, but rarely used, and that is found in section 134 of the Railway Act, which VIA successfully used in the case of its acquisition of the Regina station. That case was settled between the parties, but to answer your question, sir, that seems to me to be a provision in the law which, if properly relied upon by a party—I am referring to a proper application—does give the Canadian Transport Commission, arguably, the power to say to one company, "You are going to provide the following information to this company." In a sense, therefore, I am giving them a tip this morning.

**The Chairman:** A question relating to the powers of the commission. I suppose it is true that the commission has only those powers which are expressly or implicitly, by necessary implication, granted to it.

**Mr. Thompson:** Yes, Mr. Chairman. The commission is a creature of statute, and enjoys none of the powers of a court of equity.

**The Chairman:** I suppose, also—I do not suppose, I know—that in certain instances such judgments are subject to appeal. Perhaps you would just give us what appellate rights from its decisions exist.

**Mr. Thompson:** If in the present instance VIA had at any time felt aggrieved by the commission's not having proceeded with its application, I would have thought that its first remedy might lie in the trial division of the Federal Court of Canada, to which it might have made application for one of the crown writs, in this case, *mandamus*. It did not do that. Or it might have made some sort of application to the Federal Court of Canada. It did not do that. Or it could have made an application by way of petition to the Governor in Council under section 64 of the National Transportation Act. It did not do that. Finally, it could have applied to the Review Committee of the Canadian Transport Commission for a review of the handling of this matter by the Railway Transport Committee. It did not do that.

**The Chairman:** I am glad to have that information, but that is not quite what I was thinking about. I was thinking about the situation where the commission makes a decision on an application, whether it be by VIA, or by me, or by anybody, and then the party who is dissatisfied with it has a right to appeal, in certain circumstances. Could you elaborate on that a little?

**Mr. Thompson:** Well, basically, Mr. Chairman, the commission is given power in the statute to have its findings of fact final; however, we know that clauses that attempt to do that have not been entirely successful, so I never tell people that our findings in an application, or a decision on fact, are necessarily beyond appeal. On a question of law, certainly

## [Traduction]

considérables, car nous ne pouvons trouver de mesure législative précise qui nous donne le droit de délivrer une telle ordonnance, même si nous estimons qu'elle est justifiée. J'ajouterais toutefois, et c'est tout autant à l'avantage de VIA que de quiconque, et qu'il existe une façon de procéder qui nous donne de très grands pouvoirs, mais qu'on utilise rarement, et c'est l'article 134 de la Loi sur les chemins de fer, que VIA a utilisé avec succès lors de son acquisition de la gare de Regina. Dans ce dernier cas, les deux parties sont parvenues à un règlement, mais pour répondre à votre question, Monsieur, cela me semble une disposition de la loi, qui, utilisée comme il se doit par une partie—je veux parler ici d'une demande dans les formes—pourrait donner à la Commission canadienne des transports le pouvoir de dire à une société: «Vous allez fournir les renseignements suivants à cette société.» Dans un certain sens, je leur donne donc, un indice ce matin.

**Le président:** J'ai une question à poser au sujet des pouvoirs de la Commission. Je suppose qu'il est prévu que la Commission n'a que les pouvoirs qui lui sont accordés expressément ou implicitement lorsque l'implication est évidente.

**M. Thompson:** Oui, M. le président. La Commission est une entité légale, et elle n'a d'autres pouvoirs que ceux d'une cour de justice.

**Le président:** Je suppose, aussi—je ne suppose pas, je sais—que dans certains cas on peut en appeler de ses décisions. Vous pourriez peut-être nous préciser dans quelle mesure on peut en appeler.

**M. Thompson:** Si dans le cas qui nous occupe, VIA s'était jamais sentie lésée par le fait que la Commission n'a pas donné suite à sa demande, je dirais qu'elle aurait pu en premier recours s'adresser à la Division des procès de la Cour fédérale du Canada, à laquelle elle aurait pu demander une ordonnance de la Couronne soit, dans ce cas, un mandement. Elle ne l'a pas fait. Elle aurait pu encore présenter une espèce de demande à la Cour fédérale du Canada. Elle ne l'a pas fait. Elle aurait pu aussi présenter une demande par le biais d'une pétition adressée au Gouverneur en Conseil, comme le prévoit l'article 64 de la Loi nationale sur les transports. Elle ne l'a pas fait. Enfin, elle aurait pu s'adresser au Comité de révision de la Commission canadienne des transports pour lui demander d'examiner la façon dont cette affaire avait été traitée par le Comité des transports par chemins de fer. Elle ne l'a pas fait.

**Le président:** Je suis heureux d'apprendre tout cela, mais ce n'est pas tout à fait ce que je voulais savoir. Je voulais parler d'un cas où la Commission prend une décision relativement à une demande, que ce soit celle de VIA, ou la mienne ou celle de n'importe qui, et qu'ensuite la partie que cette décision ne satisfait pas a le droit d'en appeler, dans certaines circonstances. Pourriez-vous me donner quelques explications là-dessus?

**M. Thompson:** Eh bien, en gros, monsieur le président, d'après la loi, les constatations de faits de la Commission sont finales; cependant, nous savons que les dispositions qui tendent à lui donner ce pouvoir n'ont pas été tout à fait efficaces, c'est pourquoi je ne dis jamais que nos constatations concernant une demande ou que nos décisions portant sur un fait sont forcées.



*[Text]*

there is a provision in section 29, I believe, of the Federal Court Act to make application to the Federal Court Appeal Division. There is also a rather confusing companion provision in section 64 of the National Transportation Act as amended, which allows appeals to the Federal Court Appeal Division. Usually what happens, in an abundance of caution, applicants will apply under section 229 and section 64 and have them coalesced later. Certainly, with leave of the Supreme Court of Canada, appeals may be brought from the Federal Court Appeal Division to the Supreme Court on cases appealed. It is always open, of course, to a person to launch a petition to the Governor in Council under section 64 or to apply to the secretary of the commission for a review by the Review Committee. Those are the ways that an aggrieved person can attempt to change a decision of the commission.

**The Chairman:** I suppose that while the primary responsibility of the commission, in making decisions, must be to render a decision that they think is the right decision, having regard for the facts and the law, they would naturally be reluctant to do something that they felt would afford a right of appeal.

**Mr. Thompson:** Yes. It has been our experience that we do not do a party any favour by proceeding with their application when it is in a premature condition, because by doing so we expose their cause of action to lengthy potential appeal proceedings which are time-consuming and costly, and sometimes can result in the establishment of a very difficult precedent for all of us. We therefore, to the extent that it is permissible, try to have applicants put their application in and support it in a way that will not subject it to this kind of inordinate risk—and we tried in this case to do that.

**The Chairman:** Would you agree with what I thought Mr. Roberts agreed with when I put it to him that this tribunal is not a very good way or a means to get information speedily?

**Mr. Thompson:** That is basically a correct statement. The commission can only act within the powers that are given to it. I appeared before another committee—a joint House and Senate committee—last year on the VIA cuts, and at that time I expressed the view that we should have a VIA Rail Canada Act. I believe the government is committed to that at some future time. I think that such an act could have special provisions which give VIA access to the kind of information it needs.

**The Chairman:** And quickly.

**Mr. Thompson:** Yes, quickly. There is one route that invites closer inspection by your committee. That is the route under the amended section 331.1, 331.2 and so on, of the Railway Act, which is an amendment made to the act about 1975 or 1976, basically as a result of the Western Economic Opportunities Conferences, which gives the Minister of Transport the power to demand and receive forthwith information from the railways. The basic intent of that amendment was to allow

*[Traduction]*

ment sans appel. Du point de vue juridique, il existe bien sûr une disposition de l'article 29, je crois, de la Cour fédérale qui permet de présenter une demande à la division des appels de la Cour fédérale. Il y a également une disposition semblable et plutôt confuse de l'article 64 de la version modifiée de la Loi nationale sur les transports qui permet également de faire appel à la Division des appels de la Cour fédérale. Ordinairement, on prend toutes les précautions, et ceux qui présentent des demandes le font aux termes des articles 29 et 64 et les combinent par la suite. Chose certaine, il est possible, avec la permission de la Cour suprême du Canada, de faire renvoyer à la Cour suprême les appels présentés à la Division des appels de la Cour fédérale. Une personne peut toujours, bien sûr, présenter une pétition au Gouverneur en Conseil aux termes de l'article 64 ou demander au secrétaire de la Commission une révision du Comité de révision. Ce sont là les moyens qu'une personne lésée peut employer pour tenter de faire modifier une décision de la Commission.

**Le président:** Je suppose qu'étant donné que le premier devoir de la Commission est de s'efforcer de rendre une décision qu'elle considère juste, compte tenu des dispositions de la loi, il est bien naturel qu'elle essaie d'éviter de rendre des décisions quand elle estime qu'elles peuvent donner lieu à un appel.

**M. Thompson:** Oui. Nous avons appris par expérience que nous n'aidons en rien une partie lorsque nous donnons suite à sa demande si cette dernière est prématurée, car si nous le faisons, nous risquons de l'engager dans des procédures d'appel longues et coûteuses qui peuvent créer un précédent qui ne serait qu'une source de difficultés pour nous tous. C'est pourquoi, nous nous efforçons, dans la mesure de nos moyens, de faire en sorte qu'elle présente des demandes assez bien étayées pour qu'elle n'encourage pas ce risque inutilement—et c'est ce que nous avons voulu faire dans le cas qui nous occupe.

**Le président:** Êtes-vous du même avis que M. Roberts qui m'a approuvé, je crois, quand je lui ai dit que le recours à ce tribunal n'était pas un très bon moyen d'obtenir rapidement des renseignements?

**M. Thompson:** C'est fondamentalement exact. La commission ne peut agir que dans la limite des pouvoirs qui lui sont conférés. J'ai comparu devant un autre comité—un comité mixte de la Chambre et du Sénat—l'an dernier, et j'ai alors déclaré qu'à mon avis il faudrait que nous ayons une loi sur VIA Rail Canada. Je crois que le gouvernement a l'intention d'en adopter une un jour. Je pense que cette loi pourrait comporter certaines dispositions qui permettraient à VIA d'avoir accès aux renseignements dont elle a besoin.

**Le président:** Et rapidement.

**M. Thompson:** Oui, rapidement. Il existe une autre démarche que votre comité devrait étudier de près. Je veux parler des paragraphes 331.1, 331.2 etc. . . de la Loi sur les chemins de fer qu'on a modifiée vers 1975 ou 1976, surtout à la suite des Conférences sur les possibilités économiques de l'Ouest, dispositions qui donnent au ministre des Transports le pouvoir d'exiger et de recevoir des renseignements des chemins de fer. Ces modifications avaient pour principal objectif de permettre



[Text]

the Minister of Transport to obtain such information, which he could then pass on, on a government-to-government basis, to the governments of the provinces, who had always complained rather bitterly that they did not know railway costs either. I reread those amendments the other day and I have not done a careful analysis of them; but it seems to me that it is arguable that those provisions would entitle the Minister of Transport of Canada to ask for such cost information from the CN and CP and to obtain it, and since he is, for all intents and purposes, a partner with VIA in the provision of rail services, that is one way that VIA might get such information.

**The Chairman:** Are there any questions? Mr. Thompson, have you completed what you wanted to say?

**Mr. Thompson:** I have probably said too much.

**The Chairman:** I make no objection on that point. I thank you and your associates for coming here and for the information you have given us. I must also include, in my thanks, the members of the staff, who have stayed with us beyond the time they are normally required to. I express to them my own and the committee's appreciation. The meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

au ministre des Transports d'obtenir des renseignements qu'il pourrait transmettre aux gouvernements des provinces, qui se sont toujours plaints amèrement de ne pas connaître, eux non plus, les coûts des chemins de fer. J'ai relu ces modifications l'autre jour et même si je ne les ai pas analysées à fond, il me semble qu'on pourrait faire valoir que ces dispositions donnent au ministre des Transports du Canada le droit de demander du CN et du CP qu'ils lui communiquent des renseignements sur leurs coûts, étant donné qu'à toutes fins pratiques ils sont des associés de VIA pour ce qui est d'assurer les services ferroviaires et c'est là une façon dont VIA pourrait s'y prendre pour obtenir ses renseignements.

**Le président:** Y a-t-il des questions? Monsieur Thompson, avez-vous déclaré tout ce que vous vouliez?

**M. Thompson:** J'en ai probablement trop dit.

**Le président:** Je n'y trouve rien à redire. Je vous remercie, vous et vos collègues de votre présence et des renseignements que vous nous avez donnés. Il me faut aussi remercier les membres du personnel d'être restés avec nous, même s'ils n'y étaient tenus. Je tiens à leur témoigner mon appréciation, en mon nom propre et en celui du comité. La séance est levée.

(Le comité suspend ses travaux.)

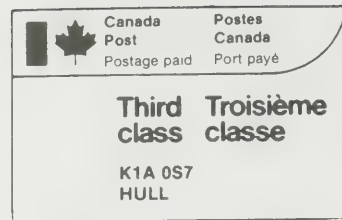












*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Mr. Robert Y. J. Giroux, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration;  
Mr. Robert Tittley, Director General, Rail Passenger.

### *From VIA Rail Canada Inc.:*

Mr. J. Frank Roberts, Chairman, President and Chief  
Executive Officer;  
Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secre-  
tary of the Company.

### *From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Rail;  
Dr. J. Heads, Executive Director, Railway Transport  
Committee.

### *De Transports Canada:*

M. Robert Y. J. Giroux, administrateur, Administration  
canadienne des transports de surface;  
M. Robert Tittley, directeur général, Services ferroviaires-  
voyageurs.

### *De VIA Rail Canada Inc.:*

M. J. Frank Roberts, président du conseil, président-direc-  
teur général;  
M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridi-  
ques et secrétaire général.

### *De la Commission canadienne des Transports:*

M. Keith Thompson, avocat-conseil, Transport ferroviaire;  
M. J. Heads, directeur exécutif, Comité des transports par  
chemins de fer.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH

Wednesday, June 23, 1982

Le mercredi 23 juin 1982

Issue No. 29

Fascicule n° 29

**First Proceedings respecting:**  
The Canadian National Railways  
Pension Trust Funds.

**Premier fascicule concernant:**  
Certaines questions relatives  
aux Fonds fiduciaires des  
pensions des Chemins de fer  
nationaux du Canada.



WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, June 17, 1982:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Smith moved, seconded by the  
Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and  
Communications, in response to a request from the  
Canadian Railways Employees' Pension Association, be  
authorized to receive a presentation from representatives  
of that Association with respect to certain issues relating  
to the Canadian National Railways Pension Trust Funds  
and, if the Committee considers it necessary, to report  
thereon.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 17 juin 1982:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Roblin, C.P.:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et  
des communications, pour répondre à une demande de  
l'Association des pensions des employés des Chemins de  
fer canadiens, soit autorisé à recevoir un exposé des  
représentants de l'Association au sujet de certaines ques-  
tions relatives aux Fonds fiduciaires des pensions des  
Chemins de fer nationaux du Canada et, si le Comité le  
juge nécessaire, à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 23, 1982  
(56)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 11:24 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Adams, Bonnell, Doody, Langlois, McElman, Riley and Smith. (7)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:*

*From the Canadian Railways Employees' Pension Association:*

Mr. Earl White, President;

Mr. James Chester, Assistant Manager (Vancouver).

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 17, 1982, proceeded to receive a presentation relating to the Canadian National Railways Pension Trust Funds.

The Chairman introduced the witnesses and Messrs. White and Chester made a statement and answered questions.

The Chairman thanked the witnesses.

On Motion of Senator Bonnell,

*Resolved:*—"That the document respecting 'Canadian Railways Pension Trust Funds' as submitted by Canadian Railways Employees' Pension Association be identified as *Exhibit No. 29-A* and that the documents submitted by Mr. White be identified as *Exhibit No. 29-B* and *Exhibit No. 29-C* and be made part of this Committee's records."

The witnesses were permitted to withdraw and the Committee continued *In Camera* at 1:13 p.m.

At 1:40 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 23 JUIN 1982  
(56)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 24 sous la présidence de l'honorable George I. Smith.

*Présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Doody, Langlois, McElman, Riley et Smith. (7)

*Aussi présent:* M. Jack Silverstone, attaché de recherches, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:*

*De l'Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens:*

M. Earl White, président;

M. James Chester, gérant adjoint, (Vancouver).

Conformément à son Ordre de renvoi du 17 juin 1982, le Comité reçoit un mémoire concernant le Fonds fiduciaire des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le président présente les témoins et MM. White et Chester font une déclaration et répondent aux questions.

Le président remercie les témoins.

Sur la motion du sénateur Bonnell,

*Il est résolu*—«Que le document concernant le fonds fiduciaire des pensions des chemins de fer nationaux du Canada présenté par l'Association des pensions des employés de chemins de fer canadiens soit identifié comme *pièce justificative n° 29-A* et que les documents présentés par M. White soient identifiés comme *pièces justificatives n° 29-B* et *n° 29-C* et fassent partie du procès-verbal du Comité.»

Les témoins ont la permission de se retirer et le Comité poursuit son étude à huis clos à 13 h 13.

A 13 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 23, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m. to consider matters relating to the Canadian National Railways Pension Trust Funds.

**Senator G. I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this morning we will hear representations from Mr. Earl White, President of the Canadian Railways Employees' Pension Association. With him is Mr. James G. Chester, Assistant Manager, Vancouver, of the same association.

I believe you have some opening remarks, Mr. White.

**Mr. Earl White, President, Canadian Railways Employees' Pension Association:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, honourable senators, I wish to make a short statement.

Just four years ago this month I appeared before your committee to give evidence on two occasions in respect of the CNR Pension Trust Funds. Your committee had requested that an actuary from the office of the Department of Insurance be asked to comment on statements that I had made to your committee eight days previously. After the actuary had answered a great many questions in respect of the assumed interest rate that applied to these Pension Trust Funds, I was invited to comment on the evidence given by the actuary.

My statement on June 14, 1978, was as follows:

Honourable senators, I will make my remarks very brief and to the point. With regard to what Mr. Poznanski just stated, I wish to state that I am in complete agreement with what he has said.

I took a copy of the minutes of the meeting held eight days ago to our actuary. He has read them and informs me that I am mistaken in respect to the 4 per cent being the basis for the assumptions of the money that is on hand. He tells me that it is 7½ per cent all the way through and not 4 per cent. I apologize for having misinformed you in that respect. It was my understanding that they changed the actuarial assumption only with respect to their unfunded liability. I am informed that it applies to the unfunded liability and the funded assets as well.

Also under consideration at that time, honourable senators, was a paragraph in a letter that I had had published in Vancouver on May 30. One paragraph of that letter reads as follows:

On December 31, 1968, C.N.R. owed \$671,000,000 to the Pension Trust Funds on which they were paying 4p. 100 interest annually. C.N.R. obtained approval from the Superintendent of Insurance in Ottawa to pay this debt over a period of 60 years (by September 30, 2027). The C.N.R. actuary informed C.N.R. that paying off \$300,000,000 at 7½p. 100 interest on an amortized basis until September 30, 2027, was the mathematical equivalent of

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 23 juin 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 pour étudier les questions concernant le fonds de pension des employés du Canadien National.

**Le sénateur G. I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous allons entendre ce matin un exposé de M. Earl White, président de l'Association canadienne pour la pension des cheminots. Il est accompagné de M. James G. Chester, directeur adjoint, à Vancouver, de la même association.

Monsieur White, je crois que vous avez à formuler quelques remarques préliminaires.

**M. Earl White, président, Association canadienne pour la pension des cheminots:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables sénateurs, je désire faire une courte déclaration.

Il y a quatre ans, ce mois-ci, j'ai comparu devant votre Comité pour témoigner à deux reprises au sujet du fonds de pension des employés du Canadien National. Votre Comité avait demandé qu'un actuaire du Bureau des assurances soit prié de formuler des observations au sujet des déclarations que j'avais faites devant votre Comité huit jours auparavant. Après que l'actuaire eut répondu à un grand nombre de questions concernant le taux d'intérêt présumé qui s'appliquait à ce fonds de pension, je fus invité à formuler des remarques sur son témoignage.

Ma déclaration du 14 juin 1978 était la suivante:

Honorables sénateurs. Je m'efforcerai d'être bref et de m'en tenir au sujet. J'aimerais dire que je suis tout à fait d'accord avec les commentaires que M. Poznanski vient de faire.

J'ai apporté à notre actuaire une copie du procès-verbal de la réunion qui a eu lieu il y a huit jours. Il l'a lu et me dit que je me suis trompé en disant que l'on se base sur le 4 p. 100 pour déterminer combien d'argent nous avons en main. Il me dit qu'il s'agit de 7½ p. 100 et non pas de 4 p. 100. Veuillez m'excuser de vous avoir mal renseignés à cet égard. J'ai cru comprendre qu'ils avaient changé les postulats actuariels seulement pour ce qui est des dettes non capitalisées. On me dit que ce pourcentage s'applique aux dettes non capitalisées et à l'actif capitalisé.

Un paragraphe d'une lettre que j'avais fait publier à Vancouver le 30 mai était également à l'étude à l'époque. Un paragraphe de cette lettre était ainsi libellé:

Le 31 décembre 1968, le CN devait au fonds de pension la somme de 671 millions de dollars, sur laquelle il payait un intérêt annuel de 4 p. 100. Le CN avait obtenu l'autorisation du Surintendant des assurances à Ottawa de rembourser cette dette sur une période 60 ans (au 30 septembre 2027)). L'actuaire du CN avait informé la société que le remboursement de 300 millions de dollars, avec un intérêt de 7½ p. 100 amorti jusqu'au 30 septem-



## [Text]

paying off \$671,000,000 at 4 p. 100 interest, on an amortized basis until September 30, 2027. So C.N.R. elected to pay the smaller amount at the higher interest rate, and thereby, without paying it, they reduced their debt to the Pension Trust Funds to \$300,000,000.

Now, honourable senators, I have finished quoting what was published at that time and now I am saying what my position is at this time.

The change in the interest rates from 4 per cent to 7½ per cent applied to the entire Pension Trust Funds. The "surplus" of \$371 million that was calculated applied on the current assets and investments and it applied on the "unpaid pension fund liability of the CNR."

The situation was very much worse than the situation I had described to you. CNR had not contributed for employees in service from 1935 to 1959. In 1968 they owed \$675 million and all employees had paid all of their contributions by payroll deductions on a current basis.

The position maintained by the company is that all employees and all pensioners continue to have the same guarantee that they have always had namely, a fixed pension for life guaranteed by the company and that that is all they need.

To be realistic and practical, what CNR has guaranteed to all pensioners is poverty.

Mr. Chairman, that concludes my opening statement. I will not attempt to read any part of the brief which has been submitted. It is very long and presumably people have had an opportunity to examine it. Of particular interest in my mind are exhibits K and M, which appear at the back of the brief. Those exhibits show the revenue received, not including revenue from CNR for exhibit K and, for exhibit M, all of the revenue from all sources less the expenses for pensions paid.

The extreme right-hand column shows the remaining money in the fund available to cover the liability of the company for future pensions that will be payable and I suggest it quite likely is available to increase pensions to an appreciable degree. But that is a matter for the actuaries to determine, and it is my recommendation to this committee, or it will be, that this committee should arrange to have independent actuaries assess these funds and the precise liabilities and the assets of the funds in order to determine the extent to which pensions could reasonably be increased to those who are on pension.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. White. May I just ask you one or two questions first? Your brief is certainly very comprehensive and was obviously prepared very thoroughly. I should also mention to you that the subsequent document you sent us, dated April 25, 1978, and related to your submission of that date, has also been circulated to the members of the committee.

However, perhaps because the material is rather voluminous, it is not easy for us to pick out precisely what it is you object to and precisely what it is you are hoping to obtain. Would you, therefore, just in ordinary language, and as briefly

## [Traduction]

bre 2027 équivalait, du point de vue mathématique, au remboursement de 671 millions de dollars à un taux d'intérêt de 4 p. 100 jusqu'au 30 septembre 2027. Le CN a donc choisi de payer le plus faible montant au taux d'intérêt le plus élevé et de ce fait, sans payer cette somme, il a ramené sa dette envers le fonds de pension à 300 millions de dollars.

Honorables sénateurs, j'ai maintenant fini de citer ce que j'avais publié à l'époque et je vais maintenant préciser ma position actuelle.

La modification des taux d'intérêt de 4 à 7½ p. 100 s'appliquait à l'ensemble du fonds de pension. Le «surplus» de 371 millions de dollars qui avait été calculé s'appliquait aux actifs et aux investissements à court terme ainsi qu'au «déficit non capitalisé du fonds de pension du CN.»

La situation était beaucoup plus grave que celle que je vous ai décrite. Le CN n'avait pas cotisé pour les employés en service de 1935 à 1959. En 1968, la dette s'élevait à 675 millions de dollars et tous les employés avaient versé régulièrement leurs cotisations par déduction à la source.

La compagnie avait adopté la position selon laquelle tous les employés et tous les pensionnés continuaient à posséder la même garantie qu'ils avaient toujours eue, à savoir une pension viagère fixe garantie par la compagnie, et que c'était tout ce dont ils avaient besoin.

D'un point de vue réaliste et pratique, le CN avait en fait garanti à tous les pensionnés plein accès à la pauvreté.

Monsieur le président, cela met fin à ma déclaration préliminaire. Je n'essaierai pas de lire des extraits du mémoire qui a été présenté. Il est très long et on peut supposer que les gens ont eu l'occasion de l'examiner. À mon avis, les pièces K et M, qui figurent au verso du mémoire, présentent un intérêt particulier. Ces pièces montrent le revenu touché, à l'exclusion du revenu provenant du CN, à la pièce K et, à la pièce M, tous les revenus provenant de toutes les sources, moins les dépenses pour les pensions payées.

La colonne de l'extrême droite montre l'argent restant dans le fonds disponible pour couvrir le passif de la compagnie à l'égard des pensions à verser, et je suis d'avis qu'il pourrait servir à augmenter substantiellement le montant des pensions. Il incombe toutefois aux actuaires de se prononcer sur cette question et je recommande, ou je recommanderai au Comité de prendre des dispositions pour que des actuaires indépendants évaluent ces fonds et précisent le passif et l'actif afin de déterminer dans quelle mesure les pensions pourraient être raisonnablement augmentées.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur White. Puis-je tout d'abord vous poser une ou deux questions? Votre mémoire est certainement très complet et a été manifestement préparé avec soin. Je dois également vous informer que le document que vous nous avez envoyé ultérieurement, daté du 25 avril 1978 et qui avait trait à votre mémoire de cette même date a été distribué aux membres du Comité.

Toutefois, peut-être parce que la documentation est volumineuse, il ne nous est pas facile de déterminer de façon précise ce à quoi vous vous opposez et ce que vous espérez obtenir. Vous serait-il donc possible de répondre en termes ordinaires



## [Text]

as you can, answer those questions? First, what do you object to?

**Mr. White:** Mr. Chairman, I object to the fact that there is no indexation for pensioners under the pension plan in effect. I also object to the interest rate, the assumed interest rate having been raised from 4 per cent to 7½ per cent, and on that point I draw to your attention that in one of their last annual reports they remark on the fact that the assumed rate of interest is now 7 per cent. There was no particular mention of that; it appeared to be incidental, but it is of major consequence, if they reduce the interest rate from 7½ per cent to 7 per cent.

In any event, that is a small matter compared to our main objection, which is that there is no provision in our pension plan for indexation of pensions to any degree. If the pension funds had remained on a 4-per cent basis, instead of being raised to 7½ per cent, then the excess earnings, or the experienced surplus that would have accrued, would have been extremely large, just as the revenue coming in from investment income for the last few years is exceedingly large. That money for the last 20 years, and in particular for the last few years, could have been used to index pensions. If the assumed rate was 4 per cent instead of 7 per cent or 7½ per cent, the extra funds available could be used to index pensions somewhere between 50 per cent and 75 per cent of the increase in the consumer price index.

That is what we feel should be done with all of these earnings above 4 per cent. So we feel that the assumed interest rate should be put back to where it was for so many years and should remain there as a permanent basis for determining the earnings of the funds. Excess earnings caused by inflation—and these are all caused by inflation—should be used to compensate those people who are suffering the effects of inflation, and those people are the pensioners. The employees are not suffering because their pensions will not be determined until their retirement date, and at that time their pensions will be based upon their last 60 consecutive months of service. Their pensions will be very high.

I am in the position today that I have been retired for less than nine years. Employees in the running trade are retiring with pensions of anywhere from two and a half to four times as much as my pension. I have not had an increase of even one cent since I retired. My pension, when I retired, was \$520 a month, which was a reasonable pension nine years ago, but nine years ago there were tens of thousands of people living on \$200 a month, \$100 a month or even \$50 a month. Those people have had some increases providing they retired before 1973, but no one who has retired since that date has received an increase.

In the same way, people who retired 20 years ago are living on pittance pensions that have not been indexed. I am living on a pension of \$520 and thousands of others are living on pensions that large or somewhat smaller. With inflation doing what it is to our economy, all of these people are doomed to be

## [Traduction]

et aussi brièvement que possible aux questions suivantes? Premièrement, à l'égard de quoi formulez-vous des objections?

**M. White:** Monsieur le président, je m'élève contre le fait qu'en vertu du régime de pension en vigueur, aucune indexation n'est prévue pour les pensionnés. Je m'élève également contre le taux d'intérêt présumé, qui est passé de 4 à 7½ p. 100 et, à ce sujet, j'attire votre attention sur le fait que dans l'un de ses derniers rapports annuels, le CN fait remarquer que le taux présumé d'intérêt est actuellement de 7 p. 100. Il n'a pas été fait mention particulière de ce fait; le taux semble avoir été indiqué accidentellement, mais il aura une incidence cruciale s'il est ramené de 7½ à 7 p. 100.

De toute manière, cela a peu d'importance par comparaison à notre objection principale qui a trait à l'absence de dispositions en vue de l'indexation des pensions à un degré quelconque dans notre régime. Si le fonds de pension était demeuré sur une base de 4 p. 100 au lieu d'être porté à 7½ p. 100, le surplus de gains ou le surplus accumulé aurait été extrêmement important, tout comme les recettes obtenues des placements ont été extrêmement importantes ces dernières années. Au cours des vingt dernières années, et plus particulièrement au cours de ces dernières années, cet argent aurait pu être utilisé pour indexer les pensions. Si le taux présumé avait été de 4 p. 100 au lieu de 7 p. 100 ou de 7½ p. 100, les fonds supplémentaires disponibles auraient pu être utilisés pour indexer les pensions d'un montant de 50 à 75 p. 100 de la hausse de l'indice des prix à la consommation.

Nous pensons que c'est ce qui aurait dû être fait avec tous ces gains supérieurs à 4 p. 100. Nous estimons donc que le taux d'intérêt présumé doit être ramené au niveau maintenu pendant de si nombreuses années et qu'il doit y demeurer de façon permanente pour déterminer la productivité des fonds. Les bénéfices imprévus causés par l'inflation (et ils sont tous causés par l'inflation) doivent être utilisés pour indemniser les gens qui souffrent des répercussions de l'inflation, à savoir les pensionnés. Les employés ne souffrent pas parce que le montant de leur pension ne sera déterminé qu'au moment où ils prendront leur retraite et à ce moment, leur pension sera calculée à partir de leurs 60 derniers mois consécutifs d'emploi. Elle sera donc très élevée.

Il y a moins de neuf ans que j'ai pris ma retraite. Les cheminots qui la prennent actuellement ont des pensions qui sont de deux et demi à quatre fois plus élevées que la mienne. Je n'ai pas eu droit à la moindre augmentation depuis ma retraite. À l'époque, ma pension était de 520 \$ par mois, ce qui était raisonnable il y a neuf ans. Il y avait alors des milliers de personnes qui vivaient avec 200, 100 ou même 50 \$ par mois. Ces personnes ont eu quelques augmentations, sous réserve d'avoir pris leur retraite avant 1973, mais depuis cette époque, personne n'a reçu d'augmentation.

De même, les gens qui ont pris leur retraite il y a 20 ans vivent sur de maigres pensions qui n'ont pas été indexées. Je vis avec une pension de 520 \$ et il en est de même pour des milliers d'autres personnes qui reçoivent un montant équivalent et parfois inférieur. Avec les ravages que l'inflation exerce

*[Text]*

forced on to welfare. They cannot continue to live on a pension fixed for life.

That is our problem. It should also be the problem of Canadian National Railways. If you examine exhibit M and see how much money they are receiving from investment income each year, you will see that it is ten times as large as it was when they started out. Their problem is arranging to invest slightly more than \$1 million a day in surplus income that has been coming in during the last year, and which presumably will continue to come in. That is the biggest problem they have. But there is no indication from them that they will even consider indexing our pensions.

They have granted some increases. Perhaps \$2 million, \$3 million, \$4 million or \$5 million a year has been paid out to compensate some of those on pension. That is commendable, but the fact still remains that the amount that they are contributing compared to the amount of the surplus each year is somewhat less than 10 per cent.

**The Chairman:** Just to follow up a little, to see if we can get things in relatively small comparison terms of understanding them, do you say that the debt you speak of is the amount that the CNR should have contributed to the pension funds but did not contribute?

**Mr. White:** Partly. Let me direct your attention to exhibit N. It is divided into three parts and there are double vertical lines to separate the parts.

On the left you have the total assets in the pension funds. The total assets are \$4.252 billion.

The hard assets are shown in the middle of the statement, with vertical double lines on each side. The hard assets are current assets and investments—the money that is there and really counts, and that is \$2.753 billion.

**The Chairman:** Would you just point that out a little more carefully?

**Mr. White:** The bottom line of exhibit N shows the assets for 1981. The gross assets are \$4.252 billion, and over to the right the assets that actually exist, the money that is there and has been invested, \$2.753 billion.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. White:** If you look over to the right-hand side, again on the bottom line, you will find that the Canadian National Railways owes \$1.498 billion. That is a fantastically large sum of money.

**The Chairman:** Mr. White, is that the amount which you say the CNR should have paid into the fund but has not paid into the fund?

**Mr. White:** Yes. Partly that is it.

**The Chairman:** You say partly?

**Mr. White:** Let me explain, sir. CNR is paying interest on this debt of \$1½ billion. It is paying 7½ per cent interest. That is the assumed rate of interest. So CNR owes our pension fund \$1½ billion and we are being deprived of, say, another 7½ per

*[Traduction]*

sur notre économie, tous ces gens sont condamnés à avoir recours à l'aide sociale. Ils ne peuvent pas continuer à vivre avec une pension viagère.

C'est là notre problème et ce devrait être également celui du Canadien National. Si vous examinez la pièce M et le montant que touche annuellement le CN de ses investissements, vous constaterez que ce montant est dix fois plus important qu'au début. Le problème de la société consiste à investir un peu plus de 1 million de dollars par jour de revenus excédentaires obtenus l'année dernière, tendance qui se maintiendra probablement. C'est là son principal problème. Aucun indice ne permet toutefois de croire que le CN envisage même d'indexer nos pensions.

Il a accordé quelques augmentations. Peut-être que 2, 3, 4 ou 5 millions de dollars par an ont été versés pour bonifier certaines de ces pensions. Cela est louable, mais il n'en demeure pas moins que le montant qu'il cotise, par rapport au montant des surplus enregistrés chaque année, est inférieur à 10 p. 100.

**Le président:** A titre de rappel et afin de voir si nous pouvons situer la question dans un contexte plus étroit afin de bien la cerner, déclarez-vous que la dette dont vous parlez correspond au montant que le CN aurait dû cotiser au fonds de pension, ce qu'il n'a pas fait?

**M. White:** Partiellement. Permettez-moi d'attirer votre attention sur la pièce N. Elle est subdivisée en trois parties qui sont séparées par des lignes verticales doubles.

Le montant total de l'actif immobilisé du fonds de pension se trouve dans la colonne de gauche et s'élève à 4.252 milliards de dollars.

Les éléments de l'actif se trouvant au milieu de l'état et sont encadrés par deux lignes verticales. L'actif comprend les disponibilités et les investissements à court terme, à savoir le montant effectif qui est de 2.753 milliards de dollars.

**Le président:** Pourriez-vous fournir un peu plus de précisions?

**M. White:** La ligne du bas de la pièce N montre l'actif pour 1981. L'actif brut est de 4.252 milliards de dollars. À la droite est indiqué l'actif réel qui représente l'argent investi, soit 2.753 milliards de dollars.

**Le président:** Oui.

**M. White:** Si vous regardez à la droite, à la ligne du bas, vous constaterez que le CN doit 1.498 milliard de dollars. Il s'agit d'une somme énorme.

**Le président:** Monsieur White, s'agit-il du montant que, selon vous, le CN aurait dû verser au fonds, ce qu'il a négligé de faire?

**M. White:** Oui, partiellement.

**Le président:** Vous dites partiellement?

**M. White:** Permettez-moi d'expliquer. Le CN paie un intérêt sur cette dette de 1.5 milliard de dollars. Cet intérêt s'élève à 7½ p. 100, ce qui représente le taux d'intérêt présumé. Le CN doit donc à notre fonds de pension la somme 1.5 milliard



[Text]

cent on that amount of money, which is \$75 million plus \$37½ million or \$112 million interest which is not coming into this pension fund but which properly should be coming in.

**The Chairman:** If I may restate your position, in your view in column 9 of exhibit N the last figure in the column, which is \$1,498,990,000, is money which the CNR owes the pension funds.

**Mr. White:** Yes.

**The Chairman:** All right. All I am asking you for the moment is this: Is that \$1.498 billion money that the CNR should have paid into the pension funds but did not? You previously answered me "partly." Is it or isn't it? And would you please save your explanations until you answer me that.

**Mr. White:** Very well. That is money owed by CNR to the pension funds, \$1.498 billion.

**The Chairman:** What is it that says that the CNR should have paid that into the funds? A statute?

**Mr. White:** Yes, it is. They owe that money and they are paying 7½ per cent on that debt. They should be paying another \$112 million interest on that, but they are not required by law to pay it. They have no incentive to pay off this debt, and the pensioners are losing the money.

**The Chairman:** We understand the end line of your argument, but I am trying to understand what you are saying CNR owes you and why they owe it to you. I understand you to say that they owe you \$1.498 billion and so on, and that that money which they are required to pay toward the pension funds and have not paid.

**Mr. White:** Yes, that is correct.

**The Chairman:** They have not paid it.

**Mr. White:** That is correct.

**The Chairman:** All right. The next step is that they are supposed to pay interest into the fund on whatever debt it is they owe at any particular time.

**Mr. White:** That is correct.

**The Chairman:** Until recently that was done at the rate of 4 per cent per annum. Is that right?

**Mr. White:** Until 1969, yes.

**The Chairman:** And in 1969 they changed the rate from 4 per cent to 7½ per cent. Since 1969 they have been paying interest on the indebtedness for these various years shown in column 9 at 7½ per cent.

**Mr. White:** That is correct.

**The Chairman:** Are you now saying or arguing that 7½ per cent is not sufficient as a rate of interest?

**Mr. White:** Yes. My position is that 7½ per cent is not a realistic rate to be paying, when at the same time CNR is claiming that it is not possible to pay any more in the way of

[Traduction]

de dollars et nous sommes également privés, disons, d'un supplément de 7½ p. 100 sur ce montant, ce qui représente 75 millions de dollars plus 37.5 millions de dollars, ou un intérêt de 112 millions de dollars qui n'entrent pas dans le fonds de pension alors que ce devrait être le cas.

**Le président:** En d'autres termes, à votre avis, dans la colonne 9 de la pièce N, le dernier chiffre de la colonne qui est de 1,498,990,00 \$ représente la somme que le CN doit au fonds de pension.

**M. White:** Oui.

**Le président:** Très bien. La seule question que je vous pose pour l'instant est la suivante: cette somme de 1.498 milliard de dollars représente-t-elle la somme que le CN aurait dû verser au fonds de pension, ce qu'il n'a pas fait? Vous m'avez déjà répondu «partiellement». A-t-elle été versée ou non? Vous voudriez-vous me répondre à ce sujet avant de fournir d'autres explications.

**M. White:** Très bien. Cette somme de 1.498 milliard de dollars représente le montant dû par le CN au fonds de pension.

**Le président:** En vertu de quoi le CN devait-il verser cette somme au fonds de pension? D'une loi?

**M. White:** Oui. Il doit cet argent et paie 7½ p. 100 sur cette dette. Il devrait en outre payer 112 millions de dollars en intérêts mais il n'est pas tenu par la loi de le faire. Il n'est pas incité à rembourser cette dette et les pensionnés perdent de l'argent.

**Le président:** Nous comprenons la fin de votre argumentation, mais j'essaie de comprendre ce que vous déclarez vous être dû par le CN et la raison pour laquelle il vous le doit. Vous déclarez qu'il vous doit 1.498 milliard de dollars etc., que c'est le montant qu'il est tenu de payer au fonds de pension et qu'il n'a pas versé.

**M. White:** Oui, c'est exact.

**Le président:** Il ne l'a pas payé.

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Très bien. Il est ensuite censé payer un intérêt au fonds sur toute dette qu'il doit à n'importe quel moment.

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Jusqu'à une date récente, l'intérêt a été payé à un taux annuel de 4 p. 100. Est-ce exact?

**M. White:** Oui, jusqu'en 1969.

**Le président:** Et en 1969, le taux a été porté de 4 à 7½ p. 100. Depuis 1969, il a payé un intérêt sur cette dette à un taux de 7½ p. 100 pour les diverses années indiquées à la colonne 9.

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Déclarez-vous ou prétendez-vous qu'un taux d'intérêt de 7½ p. 100 n'est pas suffisant?

**M. White:** Oui. Je suis d'avis que 7½ p. 100 ne représentent pas un taux réaliste, alors qu'en même temps le CN prétend qu'il ne lui est pas possible d'indexer les pensions au-delà de ce



[Text]

indexing. They cannot index the pensions because the money is not there, but they, in effect, by not paying off this obligation are saving for themselves \$112 million a year.

**The Chairman:** Would you mind just answering me whether you are arguing that, instead of 7½ per cent, the CNR should be paying a rate which is higher than 7½ per cent and more closely related to the current rate of interest for each of these years? For example, bank rates are now more than double 7½ per cent. Is that what you are saying, or are you saying that you are content to let them go on at 7½ per cent so long as they use the difference between 4 per cent and 7½ per cent to provide indexation?

**Mr. White:** Our position is that no employer should be allowed to hold back on the payment of moneys into a pension fund in order to save himself interest or save himself expense. The company, as trustee and as employer, is in a conflict-of-interest position. The company is paying 7½ per cent on money that is worth almost twice that much.

**The Chairman:** Among your arguments are you including one that the interest rate should be more closely related to the going bank interest rate?

**Mr. White:** Yes, I am.

**The Chairman:** So in the first place you are saying that 7½ per cent is not enough. It should be higher. In the second place you are saying that whatever the difference is between the 4 per cent, which was the basic rate when the funds started, and whatever rate they do pay should be used for indexation of pensions.

**Mr. White:** That is correct. That is what I am saying, but I hasten to add that, if the company were to assume that 15 per cent was a reasonable rate of interest, they would be very pleased to pay interest at a rate of 15 per cent, because they would then recalculate the entire pension fund on a 15-per cent basis instead of 7½ per cent, and that would allow them to remove at least \$1 billion out of the pension funds and probably a great deal more.

That has been the problem since 1969, when they changed the interest rate from 4 per cent to 7½ per cent. That allowed them, according to the common practice of the actuarial profession—and it was approved by the Superintendent of Insurance—to revalue all of their liabilities and all of the assets in the funds from a 4-per cent basis to a 7½-per cent basis, and that allowed them to declare that there were surplus funds in the fund totalling \$371 million.

That amount of money—that so-called paper surplus—was credited to the Canadian National Railways and it reduced their debt from \$671 million to \$300 million.

**The Chairman:** On the basis that, if the rate of interest is 7½ per cent, it does not take as much basic principal to provide a certain amount of money as if the rate of interest is only 4 per cent?

**Mr. White:** That is correct. So by raising the interest rate they created a very large paper surplus and that was credited

[Traduction]

niveau. Il ne peut pas indexer les pensions faute d'argent mais, en ne remboursant pas ces obligations, il économise pour lui-même 112 millions de dollars par an.

**Le président:** Pourriez-vous préciser si vous prétendez qu'au lieu de 7½ p. 100, le CN devrait payer un taux supérieur, plus proche du taux d'intérêt actuel pour chacune de ces années? Par exemple, les taux bancaires sont actuellement de plus du double de 7½ p. 100. Est-ce ce que vous prétendez, ou bien seriez-vous satisfait du taux de 7½ p. 100 dans la mesure où il utiliserait la différence entre 4 et 7½ p. 100 pour assurer l'indexation?

**M. White:** Nous sommes d'avis qu'aucun employeur ne doit être dispensé de verser certaines sommes à un fonds de pension afin d'éviter de payer des intérêts ou de réduire ses dépenses. La compagnie, à titre de fiduciaire et d'employeur, se trouve dans une situation de conflit d'intérêts. La compagnie paie 7½ p. 100 sur de l'argent qui vaut presque le double.

**Le président:** Prétendez-vous également que le taux d'intérêt devrait se comparer davantage au taux d'intérêt bancaire actuel?

**M. White:** Oui.

**Le président:** En premier lieu, vous déclarez donc que le taux de 7½ p. 100 n'est pas suffisant, qu'il devrait être plus élevé. En second lieu, vous déclarez que quelle que soit la différence entre les 4 p. 100 qui représentent le taux de base du fonds au départ, et n'importe quel taux que le CN paie, le montant qui en résulte devrait être utilisé pour l'indexation des pensions.

**M. White:** C'est exact. Je m'empresse d'ajouter que si la compagnie devait admettre que 15 p. 100 constituent un taux d'intérêt raisonnable, elle serait très heureuse de payer un intérêt de 15 p. 100 parce que cela lui permettrait de recalculer la totalité du fonds de pension sur une base de 15 p. 100 au lieu de 7½ p. 100 et qu'elle pourrait retirer au moins 1 milliard de dollars du fonds de pension et probablement bien davantage.

Ce problème existe depuis 1969, époque à laquelle le taux d'intérêt a été porté de 4 à 7½ p. 100. Cela a permis au CN, en vertu de la pratique ordinaire des actuaires, et cette mesure a été approuvée par le Surintendant des assurances, de réévaluer la totalité de son passif et de son actif dans le fonds à partir d'une base passant de 4 p. 100 à 7½ p. 100, ce qui l'a amené à déclarer qu'il y avait dans le fonds un excédent de 371 millions de dollars.

Cette somme, ce prétendu excédent, a été crédité au CN et ramené sa dette de 671 millions de dollars à 300 millions de dollars.

**Le président:** En partant du principe que si le taux d'intérêt est de 7½ p. 100, il ne faut pas autant de capital de base pour fournir une certaine somme d'argent qu'il n'en aurait fallu si le taux d'intérêt n'avait été que de 4 p. 100?

**M. White:** C'est exact. En augmentant le taux d'intérêt, il a donc créé un important excédent fictif qui a été crédité dans sa totalité à la dette que le CN doit au fonds de pension.

[Text]

in its entirety to the debt owed by Canadian National Railways to the pension funds.

I am sure that CNR would be very pleased to agree today to raise the interest rate to 15 per cent on their debt, provided the entire fund were revalued on a 15-per cent basis, because in that event there would be a fantastically large paper surplus created by the actuaries who would determine how much money was required, assuming that money was worth 15 per cent, and it would remove from this fund at least \$1 billion and probably a great deal more than \$1 billion.

**The Chairman:** You are not anxious, then, to have CN pay the higher interest rate, because it would have the effect of lowering the principal in the fund.

**Mr. White:** That is right. Therefore, we feel that the simplest way to do it is to ask that the company pay its debt to the fund so that it does not owe any money to it, and then let the money be invested by the trustees to yield the maximum amount of revenue that can be earned.

Unfortunately, however, there is a technicality there, too. According to the Canadian National Railways, they have guaranteed us a fixed pension for life based on our last 60 months of service. As far as they are concerned that is what we are entitled to, and they say they risked themselves in making such a guarantee and it is conceivable—on paper at least it can be conceived—that they would have to make good on such a guarantee. Therefore, they have the legal right, according to the way the thing is set up, to continue to pay us a fixed pension for life, and even if they paid off their debt and even if the investment income were to be doubled that would not entitle any pensioner to receive any more in the way of pension.

My contention is that the fund is set up in such a manner that it is a money-making proposition for the Canadian National Railways, and no one can determine just how lucrative this pension fund is to the Canadian National except actuaries. Actuaries could be commissioned to investigate the liabilities and the assets to determine whether the company is making money or losing money, as it claims when it says it simply cannot afford to pay any more money. I cannot believe such a statement. It is my recommendation that this committee should take action to determine this, as is, I understand, already being taken by the Standing Committee for Transport for the House of Commons.

**The Chairman:** When you say that CN claims, admits or agrees that it is obliged to pay a fixed pension for life to each pensioner who comes under this particular classification, do you mean that that pension does not rise or fall no matter what happens to the cost of living or inflation?

**Mr. White:** That is right.

**The Chairman:** No doubt you have discussed this situation with the CNR. What do the officials of CN say?

**Mr. White:** The CNR will not recognize us. We are outside the pale. The CNR only deals with certified bargaining agents; these are the labour unions, which I have criticized previously. The last time I appeared before this committee, I delivered some 40 pages of evidence to the effect that these are not

[Traduction]

Je suis certain que le CN serait très heureux de porter aujourd'hui le taux d'intérêt sur sa dette à 15 p. 100, à condition que la totalité du fonds soit réévaluée sur une base de 15 p. 100, parce qu'il y aurait dans ce cas un excédent fictif extrêmement important qui serait créé par les actuaires qui déterminent les sommes dont on a besoin, en supposant que l'argent valait 15 p. 100. Le CN retirerait alors de ce fonds au moins 1 milliard de dollars et probablement bien davantage.

**Le président:** Vous ne souhaitez donc pas que le CN paie le taux d'intérêt le plus élevé car cela abaisserait le montant de capital dans le fonds.

**M. White:** C'est exact. Nous pensons en conséquence que le plus simple est de demander à la compagnie de payer sa dette envers le fonds, afin que l'argent puisse être investi par les fiduciaires de manière à produire un revenu maximal.

Malheureusement, il y a également là un aspect technique. Le CN nous a garanti une pension fixe pour la vie basée sur nos 60 derniers mois de service. En ce qui le concerne, c'est ce à quoi nous avons droit et il prétend avoir pris des risques pour nous donner cette garantie. Il est concevable, en théorie tout au moins, qu'il doive obtenir un dédommagement pour cette garantie. En conséquence, de la façon dont les choses sont organisées, il est légalement habilité à continuer de payer une pension fixe pour la vie. Même s'il remboursait sa dette et même si le revenu de l'investissement était doublé, cela ne donnerait pas aux pensionnés le droit de recevoir davantage sous forme de pension.

Je prétends que le fonds est structuré d'une telle façon qu'il permet au CN de faire de l'argent et que personne, à part les actuaires, ne peut déterminer à quel point ce fonds de pension est lucratif pour le CN. On pourrait charger des actuaires d'enquêter sur l'actif et sur le passif afin de déterminer si la compagnie gagne de l'argent ou en perd, comme elle le prétend lorsqu'elle déclare ne pas avoir les moyens de payer davantage. Je ne peux pas croire à une telle déclaration. Je recommande que le comité prenne des mesures pour enquêter à ce sujet, comme le fait déjà, d'après ce que j'ai compris, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

**Le président:** Lorsque vous déclarez que le CN demande, admet ou accepte l'obligation de payer une pension viagère fixe à chaque pensionné de cette catégorie particulière, voulez-vous dire que la pension n'augmente pas ou ne diminue pas quelque soit le coût de la vie ou le taux d'inflation?

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Vous vous êtes sans doute entretenus de cette question avec le CN. Qu'en disent les cadres?

**M. White:** Le CN ne nous reconnaîtra pas. Nous ne sommes pas dans son giron. Il ne traite qu'avec des agents négociateurs accrédités et il s'agit des syndicats que j'ai déjà critiqués. La dernière fois que j'ai comparu devant ce comité, j'ai présenté quelque 40 pages de témoignages pour démontrer que ces



[Text]

suitable people to be representing the interests of employees, much less the interests of pensioners. We would rather have nobody to represent us than to be represented by people who have a record such as they have. I did supply a great deal of documentary evidence as to what they have done with respect to the Dr. Noel Hall inquiry. Their activities were reprehensible.

**The Chairman:** Do I understand you to say that CN will not discuss this problem with you or your association?

**Mr. White:** That is correct.

**The Chairman:** They have taken that position on the ground that you are not a bargaining unit and consequently they do not feel any obligation to deal with you?

**Mr. White:** That is a question that could be directed to CNR.

**The Chairman:** What do you understand from them?

**Mr. White:** I have written to the president of the company two or three times over the last 20 years and I have not received an answer, much less any explanation. They simply will not deal with us. They want to deal with certified bargaining agents who are certified to represent employees and with whom they can make legal contracts, which they do. No one is certified to represent pensioners.

CNR has made agreements affecting pensioners with the certified bargaining agents for employees, and can do that on a voluntary basis. It has been done and there have been some improvements, but those improvements are not of much consequence. I reiterate, however, that it is done on a voluntary basis and the labour unions are not able to compel Canadian National Railways to negotiate. If CNR wishes to sit down and discuss things with them, they may do so, and if it does not wish to, it does not have to.

**The Chairman:** In other words, pensioners of the CNR are not included in any labour union bargaining unit?

**Mr. White:** That is correct. The CNR is not required to bargain with anybody. They certainly would not have anything to do with our organization. This is why we come to Parliament.

There is an organization called the CN Pensioners Association. We have a former general chairman who is the head of that organization. They are the people who recently advocated that there should be a full scale investigation of the CN pension funds, similar to what was done under Dr. Noel Hall. That organization advocated the inquiry to the Standing Committee on Transport of the House of Commons. We are absolutely opposed to it, because if it took as long as the investigation undertaken by Dr. Noel Hall, that would mean a delay in excess of two years. Dr. Hall took two years to do the investigation and write his report. A further six months was required to have the report translated and published. If this pension fund could be tied up for the next two and a half years by another full-scale investigation recommended by the CN Pensioners Association, I am sure that the CNR would have

[Traduction]

organismes ne représentent pas de façon satisfaisante les intérêts des employés et encore moins ceux des pensionnés. Nous préférierions ne pas être représentés que de l'être par des gens qui ont des antécédents comme les leurs. J'ai fourni des preuves documentaires importantes sur leurs agissements en ce qui concerne l'enquête de M. Noel Hall. Leurs activités étaient répréhensibles.

**Le président:** Dois-je comprendre que vous déclarez que le CN ne discutera pas de ce problème avec vous ou avec votre association?

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Il a adopté cette position du fait que vous ne constituez pas une unité de négociation et que par conséquent, il ne se sent pas obligé de traiter avec vous?

**M. White:** Il s'agit là d'une question qu'on pourrait poser au CN.

**Le président:** Que pensez-vous du CN?

**M. White:** Au cours de ces 20 dernières années, j'ai écrit deux ou trois fois au président de la compagnie et je n'ai pas reçu de réponse, encore moins d'explications. Ils ne veulent tout simplement pas traiter avec nous. Ils désirent négocier avec des agents négociateurs accrédités qui sont habilités à représenter les employés et avec lesquels ils peuvent passer des contrats légaux, ce qu'ils font d'ailleurs. Personne n'est accrédité pour représenter les pensionnés.

Le CN a passé des accords concernant les pensionnés avec les agents négociateurs accrédités pour les employés, et il peut le faire volontairement. Cela a été fait et il y a eu quelques améliorations, mais elles sont peu importantes. Toutefois, je précise de nouveau que cela est fait sur une base volontaire et que les syndicats ne peuvent pas obliger le CN à négocier. Si le CN désire s'asseoir à la table des négociations et discuter, il peut le faire, mais s'il ne le veut pas, il n'y est pas tenu.

**Le président:** En d'autres mots, le retraité du CN n'est pas représenté par une unité de négociation syndicale?

**M. White:** C'est exact. Le CN n'est pas obligé de négocier avec qui que ce soit. Il ne négocierait certainement pas avec notre organisation. C'est pourquoi nous nous adressons au Parlement.

Il y a une organisation qui s'appelle l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada. L'ancien directeur général du CN en est maintenant le chef. C'est cette organisation qui a récemment soutenu qu'on devrait mener une enquête approfondie sur les caisses de retraite du CN, comme celle qui a été entreprise par M. Noel Hall. Elle a recommandé que le Comité permanent des transports de la Chambre des communes soit chargé de cette enquête. Nous nous y opposons formellement parce que si cette enquête prenait autant de temps que celle de M. Noel Hall, cela représenterait un délai de plus de deux ans. M. Hall a mis deux ans à mener cette enquête et à préparer son rapport; il a fallu six autres mois pour en assurer la traduction et la publication. Si ces caisses de retraite pouvaient être immobilisées pendant les trente prochains mois par une autre enquête approfondie recommandée



[Text]

no objection. Over that time, they could reasonably expect two and a half times the profit that was in the surplus class which was paid last year. The pension fund received \$396 million more than was paid out for pensions in 1981. Based on 1981 figures, the revenue would yield \$1 billion additional surplus funds going into this pension fund before any decision could possibly be made, in the event of an investigation which would tie up the funds. We have opposed this investigation.

**The Chairman:** You just mentioned a pensioners' association, which I assume is not your association.

**Mr. White:** No, it is not.

**The Chairman:** What is its correct name?

**Mr. White:** CN Pensioners Associations Incorporated.

**The Chairman:** How does it differ in its memberships from your association?

**Mr. White:** The Canadian National Railways supplies to that organization free meeting hall space and supplies it with the name of every retired employee in the system. That association, in turn, may write to explain that it represents the best interests of pensioners and so asks them to join.

As far as we are concerned, it is sponsored by Canadian National Railways and does not put out any material which is critical, in any reasonable degree, of what CNR is doing.

**The Chairman:** Yes, but I ask: What is the difference in their membership? They must have certain rules which govern who can belong to their association, and you must have certain rules dealing with the same thing. Why is it that you do not belong to them and why do they not belong to you? What is the difference?

**Mr. White:** Membership in their organization requires that you be retired from the Canadian National Railways. If you are a retired CNR employee, then you may become a member of their association.

Our association is a little different. We accept as members all railway employees, all retirees and all beneficiaries and survivors. Anyone who has a financial interest in a railway pension is eligible to become a member of our organization.

**The Chairman:** Does that apply whether the railway is CN or some other railway?

**Mr. White:** That is right, and at last count we actually had a few more CPR people than CNR.

**The Chairman:** The CPR people would have no concern with the Canadian National Railways affairs?

**Mr. White:** No, no.

**The Chairman:** They deal with their own trust fund?

[Traduction]

par l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada, je suis convaincu que le CN ne s'y opposerait pas. Pendant cette période, le CN pourrait s'attendre à faire deux fois et demi le profit qu'il a obtenu du surplus de l'année dernière. Il a versé aux caisses de retraite 396 millions de plus qu'il n'a payé en prestations en 1981. En se fondant sur les chiffres de 1981, on peut prédire que le revenu produirait des fonds excédentaires additionnels d'un milliard de dollars pour ces caisses avant qu'une décision soit prise, si les sommes déposées dans ces caisses étaient gelées par une enquête. Nous nous y sommes opposés.

**Le président:** Vous venez de parler d'une association de retraités; je suppose qu'il ne s'agit pas de votre association.

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Quel est le nom exact de cette association?

**M. White:** L'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada.

**Le président:** En quoi cette association diffère-t-elle de la vôtre?

**M. White:** Les Chemins de fer nationaux du Canada fournissent gratuitement à cet organisme des salles de réunions; de plus, ils lui font part du nom de chaque retraité du CN. Cette association, à son tour, peut écrire aux retraités pour leur expliquer pourquoi elle peut mieux représenter leurs intérêts et pour leur demander de se joindre à l'association.

Quant à notre association, elle est parrainée par les Chemins de fer nationaux du Canada et ne critique en rien les activités du CN.

**Le président:** C'est bien; je désire savoir quelle est la différence entre les membres des deux associations? Il doit y avoir certains règlements qui stipulent qui peut faire partie de leur association; je suis persuadé que vous avez également des règlements du genre. Pourquoi ne faites-vous pas partie de leur association et pourquoi ne font-ils pas partie de la vôtre? Quelle est la différence?

**M. White:** Pour devenir membre de leur organisation, vous devez être un retraité du CN.

Notre association est un peu différente. Nous acceptons comme membres tous les cheminots, tous les retraités et tous les bénéficiaires et leurs survivants. Quiconque a un intérêt financier dans le régime ferroviaire de pensions peut devenir membre de notre organisation.

**Le président:** Cela s'applique-t-il au CN comme aux autres sociétés ferroviaires?

**M. White:** Oui; la dernière fois qu'on a compté, nous avions plus d'employés du CP que du CN.

**Le président:** Les gens du CP ne s'intéresseraient absolument pas aux affaires du CN?

**M. White:** Non.

**Le président:** Ils s'occupent de leurs propres caisses?

*[Text]*

**Mr. White:** That is right. There is no connection between the funds.

**The Chairman:** Gentlemen, I have consumed a lot of time, for which I extend my regrets. Please proceed.

**Senator Langlois:** How was this interest rate of 7½ per cent arrive at?

**Mr. White:** Arbitrarily.

**Senator Langlois:** Were you consulted?

**Mr. White:** No, absolutely not.

**Senator Langlois:** Surely the CNR must have made an agreement with somebody?

**Mr. White:** No, I do not think that it is necessary. This is why I have stated in my brief that we must be alert to the fact that it is conceivable that they could change the interest rate again. The assumed rate of interest is something that somebody decides might help the company. This change in the rate of interest was entirely for the benefit of Canadian National Railways.

**Senator Langlois:** Was this change in the interest rate agreed to or authorized by the Superintendent of Insurance?

**Mr. White:** My understanding of the rules as far as the Superintendent of Insurance is concerned is that any corporation may make such a change if they wish to do so. That question could easily be answered by the Superintendent of Insurance, but I believe that it can be done without their approval. However, the Superintendent of Insurance still checks and approves or disapproves the reports that are filed by these various companies each year.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, why are we only talking about CN, since your association represents retired people from other railways? Is the pension fund of CP, for example, in good standing and doing what you want it to do?

**Mr. White:** Mr. Chester on my right is a retired CP employee, and he is very knowledgeable on that subject. Presumably, he will have an opportunity to speak on that very subject.

**Senator Bonnell:** But you are the President of the Canadian Railway Employees Pension Association, are you not?

**Mr. White:** Yes.

**Senator Bonnell:** But in your brief you seem to be talking only about CN.

**Mr. White:** That's correct.

**Senator Bonnell:** I have the impression that CP must have a better pension plan, or that there is no problem with CP or the other railroads in this country, that the problem is only with CN. Is that correct?

**Mr. White:** That is a very leading question.

**The Chairman:** Is it right?

**Mr. White:** It is not right.

*[Traduction]*

**M. White:** C'est exact. Il n'y a aucun rapport entre les deux caisses.

**Le président:** Messieurs, nous avons pris beaucoup de temps; j'en suis désolé. Veuillez continuer.

**Le sénateur Langlois:** Comment a-t-on calculé ce taux d'intérêt de 7,5 p. 100?

**M. White:** Arbitrairement.

**Le sénateur Langlois:** Vous a-t-on consulté?

**M. White:** Non, absolument pas.

**Le sénateur Langlois:** Le CN doit certainement avoir conclu une entente avec quelqu'un?

**M. White:** Non, je ne crois pas que cela ne soit nécessaire. C'est pourquoi j'ai dit dans mon mémoire que nous devons être vigilants car ils pourraient changer ce taux d'intérêt encore une fois. Les hypothèses quant aux taux d'intérêt pourraient aider la société. Ce changement du taux d'intérêt a été apporté uniquement dans l'intérêt du CN.

**Le sénateur Langlois:** Ce changement du taux d'intérêt a-t-il été accepté ou autorisé par le Surintendant des assurances?

**M. White:** Si j'ai bien compris les règlements portant sur le rôle du Surintendant des assurances, toute société qui le désire peut apporter de telles modifications. Le surintendant des assurances pourrait facilement répondre à cette question, mais je crois qu'on peut modifier ce taux sans son approbation. Toutefois, le Surintendant des assurances vérifie les modifications et approuve ou rejette les rapports qui sont déposés par les diverses sociétés chaque année.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, pourquoi ne parlons-nous que du CN, puisque votre association représente les retraités des autres sociétés ferroviaires? La caisse de retraite du CP, par exemple, répond-elle à vos attentes?

**M. White:** M. Chester à ma droite est un retraité du CP, et il connaît ce sujet à fond. Il devrait avoir l'occasion de prendre la parole plus tard.

**Le sénateur Bonnell:** Mais vous êtes le président de l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada, n'est-ce pas?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Mais vous ne semblez parler que du CN dans votre mémoire.

**M. White:** C'est vrai.

**Le sénateur Bonnell:** J'ai l'impression que le CP a un meilleur régime de retraite, qu'il n'existe pas de problèmes avec le CP et les autres sociétés ferroviaires du pays, que seul le système du CN pose des difficultés. Est-ce exact?

**M. White:** C'est une question très insidieuse.

**Le président:** Est-ce exact?

**M. White:** Non.



[Text]

**Senator Bonnell:** So why do you talk about only one railroad?

**Mr. White:** For the sake of simplicity. CN is a crown corporation and it is easier for us to present a case to the House of Commons Committee and to your Senate committee if we restrict ourselves to one company. We follow this procedure for purposes of simplicity. I can assure you that the work is being done and is very nearly completed with regard to CP's trust fund, and that we will be revealing in the very near future a report on their fund that will be more interesting reading than anything we have here.

**Senator Bonnell:** To follow my question a little further, are you insinuating by your last answer that the CP trust fund is in the same position or almost the same position as the CN trust fund, that they are doing the same things of not paying the money that they owe, and the interest rate is seven per cent or greater or less? What about the other railroads in the country such as, for example, Northern Ontario Railway?

**Mr. White:** I will try to answer with regard to CP first. CP is doing the same thing as CN and they are quite efficient in regard to the manner in which they do it. As for the Northern Ontario Railway, we have no members on it and we are not making any attempt to represent them. In any event, they would be represented in the provincial legislature. However, we do have members from the B.C. Railway, and they are doing the same thing only they are more efficient because the government there has taken over all the pension funds.

**The Chairman:** The Government of British Columbia?

**Mr. White:** Yes.

**Senator Bonnell:** Apparently the Canadian National Railway and Canadian Pacific, by legislation and by agreement with the employees, must pay a certain percentage of their income into a pension fund each year.

**Mr. White:** That's correct.

**Senator Bonnell:** Are they compelled to do it each year? In other words, is CN in default of making those payments under the legislation, or does the legislation compel them to actually pay the money in or merely owe it to the fund?

**Mr. White:** They are permitted to owe money to the fund. It was not until 1966 that the Pension Benefits Standards Act was passed by the House of Commons and by the Senate. It was promulgated and came into force October 1, 1967, and it was on the basis that certain moneys had to be paid on a certain basis, which are very specific.

But in regard to outstanding pension obligations, as of the date that act came into force, the CNR, by an order in council, was given the right to have 60 years in which to pay off this debt. CP, on the other hand, was only given the same period of time as the other corporations in Canada; namely, 25 years. There are some 1600 companies involved. The labour unions, on behalf of CP, interceded with the Superintendent of Insurance and asked that the legislation be modified—and it was so done by order in council—to give to CP the same time period

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Pourquoi ne parlez-vous donc que d'une seule société ferroviaire?

**M. White:** Pour simplifier les choses. Le CN est une société de la Couronne et il nous est plus facile de présenter un dossier à un comité de la Chambre des communes et à votre Comité sénatorial si nous nous limitons à une seule société. Nous procédons de cette façon pour simplifier les choses. Je peux vous assurer qu'on prépare actuellement un dossier du genre sur la caisse fiduciaire de retraite du CP. De fait, le dossier est presque complet; nous présenterons sous peu un rapport qui sera plus intéressant à lire que ce que vous avez devant vous.

**Le sénateur Bonnell:** J'aimerais revenir à ma question; insinuez-vous d'après votre dernière réponse que la caisse fiduciaire de retraite du CP est dans la même position ou presque que celle du CN, que le CP non plus ne paie pas l'argent qu'il doit, et que le taux d'intérêt pour cette caisse est 7 p. 100, ou plus, ou moins? Et les autres sociétés ferroviaires canadiennes comme la Northern Ontario Railway?

**M. White:** J'essaierai de répondre à votre question en ce qui a trait au CP. Le CP fait la même chose que le CN avec beaucoup de succès. Pour ce qui est de la Northern Ontario Railway, nous ne représentons aucun de ses employés et nous ne cherchons pas à le faire. De toute façon, ils seraient représentés à l'Assemblée législative provinciale. Toutefois, nous comptons des membres de la B.C. Railways, et ils font la même chose mais connaissent un plus grand succès puisque le gouvernement de cette province a pris en charge toutes les caisses de retraite.

**Le président:** Le gouvernement de la Colombie-Britannique?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Il semble que le CN et le CP, grâce à des lois et à des ententes conclues avec les employés, doivent verser un certain pourcentage de leurs recettes dans une caisse de retraite chaque année.

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Doivent-ils le faire chaque année? En d'autres mots, manque-t-il à ses engagements aux termes de la loi en ne versant pas ce montant? La loi le force-t-il à verser ce montant ou simplement à le devoir à la caisse?

**M. White:** Ils peuvent devoir de l'argent à la caisse. Ce n'est qu'en 1966 que la Loi sur les normes des prestations de pension a été adoptée par la Chambre des communes et le Sénat. Elle a été promulguée et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1967; c'est ainsi que certains montants doivent être payés en fonction de certaines règles très précises.

Mais en ce qui a trait aux obligations actuarielles, à partir du moment où cette loi est entrée en vigueur, le CN a reçu, grâce à un décret en Conseil, le droit de capitaliser cette dette actuarielle sur une période de 60 ans. De l'autre côté, le CP n'a reçu le droit de capitaliser sa dette que sur la même période que les autres sociétés canadiennes, soit 25 ans. Environ 1,600 sociétés sont touchées par cette loi. Les syndicats, au nom du CP, sont intervenus auprès du Surintendant des assurances pour que la loi soit modifiée, et elle l'a été grâce à un décret du



## [Text]

of 60 years to pay off its debt. So CP became the only private corporation in Canada to have 60 years instead of 25 years to pay.

What has happened is that CN has claimed that there are certain experience deficiencies in their fund. They claim that because of the assets that are in the fund, the real hard assets in the fund were earning less than 7.5 per cent return. Therefore, this became an experience deficiency. According to the Pension Benefits Standards Act this deficiency had to be paid off in five years, but they were able to get the act amended to change the period to 15 years.

Approximately two or three years ago their debts that were payable within 15 years became so large as compared to the total obligation, which had been reduced from \$300 million to \$290 million or some such amount, that they already owed several times that amount. As a result, legislation was put through by order in council giving the two railway companies, CN and CP, the right to continue to pay their debts according to regulations that were then in existence or they could voluntarily change to a new system based on payroll which would change the date for the completion of the payment of their outstanding debt from 60 years, starting in 1967 to 30 years commencing in 1976. CN elected to pay their debt on that basis, so they now have to pay off the money by the year 2006.

But when the actuary from the Superintendent of Insurance's office was before your committee on June 14, 1978 he explained that this legislation had been enacted and that CN had written and applied to transfer from the 2027 basis over to this new 1976 basis so that they would be able to defer for up to 30 years hundreds of millions of dollars, and more than the \$290 million they still owed on the original debt. They were able to amalgamate their debts into one debt payable in 30 years. This had the effect of reducing the payments being made by the company from 1976, and for the next few years they would be able to pay a lesser amount than they would have been required to pay under the former legislation. Now CN must pay off its debt by the year 2006. They are still paying as little as they possibly can, whereas Canadian Pacific Railway is still paying on the basis of 60 years ending in the year 2027.

**Senator Bonnell:** Are you telling me that at the present time the Canadian National Railway, although it does owe money to the fund, is not doing anything illegal? They are following the legislation and doing the proper thing as far as legislation is concerned and they are not breaking an act of Parliament?

**Mr. White:** That is correct.

**Senator Bonnell:** If they are going to make a change, they have to be prepared to make that change through legislation.

**Mr. White:** That is correct.

**Senator Riley:** Where does the money to the Employees' Contribution Fund go?

## [Traduction]

Conseil, afin de permettre au CP lui aussi de capitaliser sa dette actuarielle sur une période de 60 ans. Ainsi, le CP est devenu la seule société privée au Canada à pouvoir capitaliser sa dette sur une période de 60 ans au lieu de 25 ans.

Ainsi, le CN a soutenu qu'il y avait un certain déficit actuariel courant dans ses caisses. Il soutient qu'étant donné les éléments d'actif de la caisse, les vrais éléments d'actifs investis dans les caisses rapportaient moins de 7,5 p. 100, entraînant un déficit actuariel. Selon la Loi sur les normes des prestations de pension, ce déficit devait être capitalisé en cinq ans, mais le CN a pu faire modifier la loi afin que cette période passe à 15 ans.

Il y a environ deux ou trois ans, leurs dettes remboursables en 15 ans sont devenues tellement importantes par comparaison avec l'engagement total qui avait baissé de 300 \$ millions à 290 \$ millions, ou à un montant semblable, que le CN devait déjà plusieurs fois ce montant. Ainsi, grâce à un décret du Conseil, une loi a été promulguée donnant aux deux sociétés ferroviaires, le CN et le CP, le droit de continuer à capitaliser leurs dettes conformément aux règlements qui étaient alors en vigueur; elles pouvaient, si elles le désiraient, passer volontairement à un nouveau système fondé sur la paye qui changerait la date finale du paiement de leur obligation actuarielle d'une période de 60 ans, commençant en 1967, à une période de 30 ans débutant en 1976. Le CN a décidé de capitaliser sa dette de cette nouvelle façon et devra donc tout avoir remboursé d'ici l'an 2006.

Mais quand l'actuaire du Bureau du Surintendant des assurances a témoigné devant votre Comité le 14 juin 1978, il a expliqué que cette loi avait été adoptée et que le CN avait présenté une demande afin de passer du régime de 1967 au nouveau régime de 1976, de manière à pouvoir reporter sur une période maximale de 30 ans des centaines de millions de dollars, et plus des 290 millions qu'il devait toujours en raison de l'obligation actuarielle initiale. Il a pu consolider ses dettes en une seule dette remboursable sur une période de 30 ans. Ceci a permis de réduire les paiements que la compagnie faisait depuis 1976, et pendant les quelques prochaines années, elle serait en mesure de payer un montant moins considérable qu'elle ne l'aurait fait conformément à l'ancienne loi. Maintenant, le CN doit capitaliser son obligation actuarielle d'ici l'an 2006. Il paie toujours le moins possible alors que le CP paie en fonction du système de capitalisation de sa dette sur une période de 60 ans prenant fin en 2027.

**Le sénateur Bonnell:** Dites-vous qu'en ce moment, le CN, bien qu'il doive de l'argent aux caisses, ne fait rien d'illégal? Dites-vous qu'il respecte la Loi et agit conformément à la loi et ne viole aucunement une loi adoptée par le Parlement?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Si le CN désire apporter des modifications, il doit être disposé à le faire en se servant d'une loi.

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** A quoi sert l'argent de la caisse de cotisation des employés?

[Text]

**Mr. White:** It goes into the fund and is invested in the fund.

**Senator Riley:** The so-called billion dollar debt is made up of the contributions due to the fund by the Canadian National Railway; is that correct?

**Mr. White:** That is right.

**Senator Riley:** In other words, the contributions to the fund on behalf of each employee is still owing to the fund?

**Mr. White:** Yes.

**Senator Riley:** I am somewhat vague about this Canadian National pensioners association, which is apparently an incorporated body. Do they negotiate through the unions? I believe there are two unions, or are there more?

**Mr. White:** There are 16 labour unions that have contracts with the Canadian National Railways.

**Senator Riley:** Do hotel employees belong to a separate union?

**Mr. White:** They belong to the Canadian Brotherhood of Railway Transport and Gen Workers.

**Senator Riley:** Is this CN pensioners association, which is an incorporated company, certified?

**Mr. White:** No, it is not. No one is certified to represent pensioners, but Canadian National Railways would much prefer to deal with the CN pensioners association rather than deal with us.

**Senator Riley:** Is it correct that the CN pensioners association is made up entirely of CN retirees?

**Mr. White:** That is correct.

**Senator Riley:** Do they have more retirees than you have in your association?

**Mr. White:** As far as retirees are concerned, they have more members than we have among the retirees. They do not have any employees, and they do not have any CPR employees or CPR pensioners. When it comes to Canadian National Railways, they definitely have appreciably more Canadian National pensioners than we have.

**Senator Riley:** How many more percentage-wise do they have?

**Mr. White:** I would say they probably have approximately 100 per cent more than we have of CNR pensioners.

**Senator Riley:** As retirees, are you still members of the unions?

**Mr. White:** No, we are not.

**Senator Riley:** Therefore, there are no deductions in your pensions for union fees or dues?

**Mr. White:** No, there are not.

**Senator Riley:** Have you ever tried to be certified?

[Traduction]

**M. White:** Cet argent est versé dans les caisses et y est investi.

**Le sénateur Riley:** Ce qu'on appelle la dette d'un milliard de dollars est formée des contributions que le CN n'a pas versées aux caisses de retraite, est-ce exact?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** En d'autres mots, les contributions faites aux caisses au nom de chaque employé n'ont pas encore été versées?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Je ne comprends pas tout à fait ce qu'est l'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada, qui semble être constituée en corporation. Les syndicats négocient-ils pour elle? Je crois qu'il y a deux syndicats, y en a-t-il plus?

**M. White:** Il y a 16 syndicats qui ont des contrats avec le CN.

**Le sénateur Riley:** Les employés des hôtels du CN font-ils partie d'un syndicat particulier?

**M. White:** Ils font partie de la Fraternité Canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers.

**Le sénateur Riley:** Cette association des retraités du CN qui est constituée en corporation est-elle accréditée?

**M. White:** Non. Personne n'est accrédité pour représenter les retraités, mais les Chemins de fer nationaux du Canada préféreraient traiter avec l'Association des retraités du CN plutôt qu'avec nous.

**Le sénateur Riley:** Est-il vrai que l'Association des retraités des chemins de fer nationaux du Canada n'est composée que de retraités du CN?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Compte-t-elle plus de retraités que votre association?

**M. White:** Cette association compte plus de retraités que nous. Elle ne groupe pas d'employés de sociétés ferroviaires, ou de retraités et d'employés du CP. En ce qui a trait aux Chemins de fer nationaux du Canada, ils comptent certainement plus de retraités du CN que nous.

**Le sénateur Riley:** Au point de vue pourcentage, quelle est la différence entre les membres des deux associations?

**M. White:** Je dirais qu'ils ont probablement 100 p. 100 plus de retraités du CN que nous.

**Le sénateur Riley:** A titre de retraité, êtes-vous toujours membre du syndicat?

**M. White:** Non.

**Le sénateur Riley:** Ainsi, il n'y a pas de retenue sur votre revenu de retraite pour les cotisations syndicales?

**M. White:** Non.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous déjà essayé d'être accrédité?



[Text]

**Mr. White:** No, we have not because federal legislation does not make provision for anybody to be certified to represent pensioners. An effort was made by the CN pensioners a little over one year ago to have the labour code amended so as to give to the certified bargaining agents for employees the legal right to also represent pensioners.

**Senator Riley:** Is the Canadian National pensioners association disassociated from you people altogether?

**Mr. White:** That is correct. There is no association between our two associations, and I cannot foresee it ever happening.

**Senator Riley:** Actually, you are both travelling in different directions?

**Mr. White:** Yes, quite different directions.

**Senator Riley:** As an organization representing all railway employees which are eligible, you do not accept the policies of the incorporated CN association.

**Mr. White:** That is correct, we do not.

**Senator Riley:** Therefore, you are in direct competition.

**Mr. White:** Yes.

**Senator Riley:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. White:** I would like to say that in regard to employees in both railways, we have many thousands of them on both railways who are paying dues under compulsory due payment agreements with the railways, and the railways deduct dues from their pay cheques every month whether they are members of the labour union or not. That money is paid to the respective labour unions. As far as we are concerned, many of those people on these railways are members of our association. They are paying dues to us on a voluntary basis. They are paying it because they believe that we can better represent them than their own labour unions.

**Senator Riley:** Does that apply to both CP and CN?

**Mr. White:** That is correct.

**Senator Riley:** Is that how your association is funded?

**Mr. White:** We are funded entirely by contributions from employees and pensioners who are members of the association. We have no other source of income.

**Senator Riley:** How do you collect these contributions?

**Mr. White:** It is done by mail.

**Senator Riley:** Is it at the completion of their membership that they pay you?

**Mr. White:** We ask the running trades to pay \$15 a year and the non-operating people to pay \$10 a year. We ask pensioners to pay \$2 to \$5 depending upon their own conscience and their income. Some of them cannot afford to pay \$2; many of them can afford to pay \$5. That is left wide open,

[Traduction]

**M. White:** Non, parce que la loi fédérale ne comporte pas de dispositions régissant l'accréditation de ceux qui représentent des retraités. Les retraités du CN ont tenté, il y a un peu plus d'un an, d'obtenir une modification au code du travail afin qu'on permette également à des agents négociateurs accrédités des employés de représenter également les retraités.

**Le sénateur Riley:** L'Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada est-elle complètement désassociée de la vôtre?

**M. White:** Il n'y a aucune coopération entre les deux associations, et je ne crois qu'il puisse y en avoir.

**Le sénateur Riley:** De fait, les deux sont engagées dans des directions différentes?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** A titre d'organisme représentant tous les employés admissibles des chemins de fer, vous n'acceptez pas les politiques de l'Association du CN constituée en corporation.

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Ainsi, vous entrez en concurrence directe avec elle.

**M. White:** C'est vrai.

**Le sénateur Riley:** Merci, monsieur le président.

**M. White:** J'aimerais dire qu'en ce qui a trait aux employés des deux sociétés ferroviaires, nous comptons des milliers d'employés des deux sociétés qui paient des cotisations conformément à des ententes obligatoires de paiement de cotisations, conclues avec les sociétés, et ces dernières déduisent ces cotisations des chèques de paye des employés chaque mois, qu'ils soient membres d'un syndicat ou non. Cet argent est remis aux syndicats respectifs. Quant à nous, nombre de ces employés sont membres de notre association. Ils nous versent des cotisations volontairement. Ils les paient parce qu'ils croient que nous sommes mieux placés que leurs propres syndicats, pour les représenter.

**Le sénateur Riley:** Cela s'applique-t-il à la fois au CN et au CP?

**M. White:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Est-ce la façon dont votre association est financée?

**M. White:** Les contributions des employés et des retraités qui sont membres de l'Association constituent notre seule source de revenu.

**Le sénateur Riley:** De quelle façon recueillez-vous ces cotisations?

**M. White:** Par le courrier.

**Le sénateur Riley:** Est-ce au moment où ils deviennent membres qu'ils vous versent leurs cotisations?

**M. White:** Nous demandons à ceux qui sont sur matériel roulant de verser 15 \$ par an et à ceux qui sont à poste fixe 10 \$ par an. Nous demandons aux retraités de verser de 2 \$ à 5 \$, selon leur conscience et leur revenu. Certains d'entre eux ne peuvent pas verser 2 \$; tandis qu'un grand nombre peuvent



[Text]

and I can tell you that we have had a number of pensioners who have sent us donations of \$100. Of course, we have had the same from many of the employees.

**Senator Riley:** Does the pension fund cover all employees from, let us say, a switchman up to the president?

**Mr. White:** The pension funds of each railway are put into effect on a compulsory basis. That has been the case for many years. They include all scheduled employees who are represented by labour unions, as well as non-scheduled employees.

**Senator Riley:** On the executive level?

**Mr. White:** Yes, I suppose on the executive level, but there are many, many thousands in that category. They are non-scheduled employees. They all belong to the pension funds. As far as I know, there is only the one pension fund for current employees, but there is the 1935 plan which is in effect for a few thousand employees. They are still being paid on that basis.

**Senator Riley:** Are any of the executives retired on full salary?

**Mr. White:** We would have no way of obtaining such information. I am quite sure that they are all paid on a percentage basis, as are the ordinary employees. It is inconceivable to me that an executive would receive a higher percentage than an ordinary employee. Such a question would better be asked of the companies.

I should like to add something to what I have already said that has a bearing on this whole issue. In regard to pensioners, if the assumed interest rate had remained at 4 per cent, which it was at for 30-odd years, then the difference between the 4 per cent and the current interest rate would have represented surplus earnings in the fund and would have been ample to index pensions to a considerable degree.

The company has arbitrarily raised the interest rate to 7.5 per cent. Until recently, there were no surplus earnings in the fund, because 7.5 per cent was the rate CNR paid on its obligation, and the earnings on the fund that existed was less than 7.5 per cent.

As far as employees are concerned, the wages paid to them during the past 20 years have not only doubled, but have tripled, and in some cases, quadrupled. The employees do not have to go back to pay in additional amounts of moneys for their service in the earlier years. So, there are many employees who are now retiring on large pensions who only contributed a large amount to the fund during the past five to 10 years.

Canadian National Railways is obligated to pay a pension for all the years of service of these employees, and this has caused a shortfall. As far as the fund is concerned, the company does not have sufficient moneys from the employees such that it can pay all the employees the pensions they are entitled to receive.

[Traduction]

verser 5 \$. Cette cotisation est tout à fait libre et je puis vous dire qu'un certain nombre de retraités nous ont même envoyé des dons de 100 \$. Évidemment, la même chose s'est produite pour un grand nombre d'employés.

**Le sénateur Riley:** Les employés sont-ils tous admissibles au fonds de pension, disons, par exemple, de l'aiguilleur au président?

**M. White:** Les fonds de pension sont obligatoires dans chaque compagnie ferroviaire. C'est ainsi depuis de nombreuses années; ils englobent tous les horaires représentés par des syndicats ainsi que les cadres.

**Le sénateur Riley:** Au niveau des cadres?

**M. White:** Oui, au niveau administratif, et il y en a des milliers dans cette catégorie. Ce sont des employés qui n'ont pas d'horaire fixe. Ils participent tous au fonds de pension. Autant que je sache, il n'existe qu'un fonds de pension pour les employés actuels, mais il y aussi le régime de 1935 qui est encore en vigueur pour quelques milliers d'employés. Leur retraite est encore fondée sur cette base.

**Le sénateur Riley:** Y a-t-il des cadres supérieurs qui retirent une pension égale à leur plein salaire?

**M. White:** Nous n'avons aucun moyen d'obtenir ce renseignement. Je suis certain qu'ils reçoivent tous une pension équivalente à un pourcentage de leur salaire, comme les employés ordinaires. Je trouve inconcevable qu'un administrateur reçoive un pourcentage plus élevé qu'un employé ordinaire. Il faudrait poser cette question aux sociétés.

J'aimerais ajouter quelque chose à ce que j'ai déjà dit, et qui porte sur l'ensemble de la question. En ce qui concerne les retraités, si le taux d'intérêt était resté à 4 p. 100, tel qu'il l'a été pendant quelque 30 ans, alors la différence entre 4 p. 100 et le taux d'intérêt courant représenterait un revenu excédentaire pour le fonds de pension, qui aurait été amplement suffisant pour indexer les pensions à un taux beaucoup plus élevé.

La société a augmenté le taux d'intérêt de façon arbitraire à 7.5 p. 100. Jusqu'à récemment, il n'y avait pas de revenu excédentaire dans la caisse, parce que le CN devait verser 7.5 p. 100 sur ses obligations, et que les gains réalisés étaient inférieurs à 7.5 p. 100.

En ce qui concerne les employés, les salaires qui leur ont été versés durant les 20 dernières années ont non seulement doublé, mais ont triplé et, dans certains cas, quadruplé. Les employés n'ont pas à verser des montants supplémentaires pour leurs années de service antérieur. Il y a donc un grand nombre d'employés qui prennent actuellement leur retraite, et reçoivent une grosse pension, et qui n'ont contribué un montant élevé à la caisse que durant les cinq ou dix dernières années.

Le CN est obligé de verser une pension pour toutes les années de service de ses employés, ce qui a causé un déficit. En ce qui concerne la caisse, la société ne perçoit pas suffisamment d'argent des employés pour lui permettre de verser à tous les employés la pension à laquelle ils ont droit.

[Text]

So, while we have heard stories for many, many years that the employees resent having to subsidize pensioners, what actually has happened is that, by raising the interest rate, the company was able to withhold from pensioners any appreciable increase in pension, and that money has been used to make up for the shortfall as far as employees in service are concerned. So, by this manoeuvre, the company is able to withhold money from pensioners in order to subsidize the company's liability for employees in service.

**Senator Riley:** From what you have said, do I take it that the unions are satisfied with this procedure?

**Mr. White:** If we are to judge that by what the unions have published, the answer is that they are quite satisfied. All of the information in the brief I have submitted is taken from annual reports of the Canadian National Railways. No labour union on the Canadian National track has ever published any such material. They have their own research department, they have the staff to do that, the money to do that, but they have never published such an article, and do not publish any articles that are critical of the conduct of Canadian National Railways in any respect.

Occasionally, there are a few words spoken that are hostile, but there has never been any hostile action taken that would embarrass the company in any way. Genly speaking, as far as I am concerned, what little there is is dust to throw in the eyes of the membership.

**Senator Riley:** Do you mean the membership of your association?

**Mr. White:** No, the membership of the labour unions. They all pay dues on a compulsory basis. Those dues are deducted from the employee's paycheques, and Canadian National does not object to that. It is very undemocratic, but Canadian National is quite willing to go along with that. The labour unions, on their part, do not embarrass the company in any way, and they certainly would never publish a brief such as ours.

**Senator Riley:** So it is a closed shop?

**Mr. White:** As far as I am concerned, in effect that is what it is. Legally they are not closed-shop contracts, but they are just as effective as if they were.

**The Chairman:** You mentioned that the other association has approximately twice as many members as yours.

**Mr. White:** Twice as many pensioners.

**The Chairman:** What about membership?

**Mr. White:** The membership is restricted to CNR pensioners.

**The Chairman:** All of their members are pensioners?

**Mr. White:** Yes.

**The Chairman:** They have twice as many members as you do. Is that what you are saying?

**Mr. White:** No, they have twice as many CN pensioners as we have CN pensioners. We have a bigger membership than

[Traduction]

Donc, même si nous entendons dire depuis de nombreuses années que les employés n'aiment pas être obligés de subventionner les retraités, ce qui s'est produit en réalité c'est qu'en augmentant le taux d'intérêt, la société a pu éviter d'augmenter sensiblement les pensions et que cet argent a servi à combler le déficit des employés en service. Donc, par cette manœuvre, la société a pu retenir des fonds destinés aux retraités, pour subventionner son passif envers les employés en activité.

**Le sénateur Riley:** Dois-je en conclure que les syndicats sont satisfaits de cet arrangement?

**M. White:** A en juger d'après ce qui a été publié par les syndicats, la réponse est que ces derniers sont très satisfaits. Tous les renseignements contenus dans le mémoire que j'ai soumis proviennent des rapports annuels du CN. Aucun syndicat des employés du CN a publié ces renseignements. Les syndicats ont leurs propres services de recherche, ils ont le personnel voulu, les fonds nécessaires, mais ils n'ont jamais publié aucun article de ce genre, et ne publient pas non plus d'articles visant à critiquer la direction du CN de quelque façon que ce soit.

Il arrive à l'occasion que l'on prononce quelques paroles hostiles, mais il n'y a jamais eu de mesures hostiles qui auraient pu gêner la société de quelque façon que ce soit. En général, à mon avis, il ne s'agit que de poudre lancée aux yeux des membres.

**Le sénateur Riley:** Voulez-vous dire les membres à votre association?

**M. White:** Non, les membres des syndicats. Tous les employés sont obligés de verser des cotisations, qui sont déduites de leur chèque de paie, et le CN n'y voit pas d'objection. Ce n'est pas démocratique mais le CN est tout à fait d'accord. Les syndicats, de leur côté, ne causent pas d'ennuis à la société et ils ne publieraient certainement jamais un mémoire comme le nôtre.

**Le sénateur Riley:** Donc, c'est un atelier fermé?

**M. White:** Autant que je sache, en fait, c'est exact. Du point de vue légal, il ne s'agit pas d'atelier fermé, mais ils sont aussi efficaces.

**Le président:** Vous avez dit qu'il y avait dans l'autre association à peu près deux fois plus de membres que dans la vôtre.

**M. White:** Deux fois plus de retraités.

**Le président:** Et les membres?

**M. White:** Ils se limitent aux retraités du CN.

**Le président:** Tous ses membres sont des retraités?

**M. White:** Oui.

**Le président:** Il y a deux fois plus de membres dans l'autre association que dans la vôtre. Est-ce bien ce que vous dites?

**M. White:** Non, il y a deux fois plus de retraités du CN dans l'autre association que dans la nôtre. Nous avons plus de



[Text]

they have altogether, but half of our membership comprises CPR and half employees.

**The Chairman:** You not only include pensioners, but employees as well?

**Mr. White:** Certainly. Most of our money comes from employees. The name of our association is called the Canadian Railways Employees' Pension Association.

**The Chairman:** So the interest of the employees in your association must be in relation to the pension they hope to receive?

**Mr. White:** That is correct.

**The Chairman:** What is the total membership in your association?

**Mr. White:** We have a little less than 20,000 members.

**The Chairman:** Do I take it that half of them are actually on pension?

**Mr. White:** Yes.

**The Chairman:** And approximately half working for CNR?

**Mr. White:** For CNR or CPR.

**The Chairman:** I see.

I should like to return to the 4 per cent interest and 7.5 per cent interest. In what way would the use of 7.5 per cent as the interest rate, instead of 4 per cent, affect the yearly requirement of CN to pay to the plan. When the interest rates were raised, a paper surplus of \$371 million dollars was declared. All of that was applied to the reduction of the debt of CNR, so the CNR debt went down to far less than one half.

**The Chairman:** Yes, I understand that, but how did it affect the annual amount which CN must pay to the fund. Was it correspondingly reduced?

**Mr. White:** No, it was not. According to the present legislation they have to pay enough into the fund each year to meet their current liabilities to employees. They must pay enough to pay the interest of their debt. Those two amounts together are the amounts they are paying in. That is the minimum they must pay. It is my understanding that that is all they are paying. They do not pay any money unless they have to.

The contributions by the company in the last three years were \$185 million, \$185 million, and \$181 million. You will see this on exhibit P at the last page of our submission. They did pay a little less last year in spite of the fact that their debt had gone up by \$328 million. That was the increase in their unfunded liability. They reduced their payments from \$185 million to \$181 million as shown at the bottom line on exhibit P.

However, when you look at columns 6 and 8 you will see that last year they paid \$174 million in reduction of interest, and they paid \$7 million in reduction of principal. Those figures are taken from the annual report of the company which is an audited report.

**The Chairman:** Did Mr. Chester wish to say something?

**Mr. James G. Chester (Assistant Manager (Vancouver), Canadian Railways Employees' Pension Association):** Mr. Chairman, honourable senators, speaking on behalf of CPR

[Traduction]

membres dans l'ensemble, mais la moitié de nos membres sont du CP et l'autre moitié des employés.

**Le président:** Vous avez non seulement des retraités, mais aussi des employés?

**M. White:** Certes. La plupart de nos fonds proviennent des cotisations des employés. Notre association s'appelle l'Association canadienne pour la pension des cheminots.

**Le président:** Donc, l'adhésion des employés à votre association doit avoir une certaine relation avec la pension qu'ils espèrent recevoir?

**M. White:** C'est exact.

**Le président:** Combien votre association compte-t-elle de membres au total?

**M. White:** Nous avons un peu moins de 20 000 membres.

**Le président:** Dois-je présumer que la moitié d'entre eux sont actuellement à la retraite?

**M. White:** Oui.

**Le président:** Et environ la moitié travaillent pour le CN?

**M. White:** Pour le CN ou le CP.

**Le président:** Je vois.

J'aimerais revenir au taux d'intérêt de 4 p. 100 et de 7.5 p. 100. Quel serait l'effet d'un taux d'intérêt de 7.5 p. 100, au lieu de 4 p. 100, sur les versements annuels du CN au régime? Lorsque les taux d'intérêt ont été augmentés, on a déclaré un excédent sur papier de 371 millions. Ce montant a servi à réduire la dette du CN qui a été diminuée à beaucoup moins de la moitié.

**Le président:** Oui, je comprends, mais quel a été l'effet sur le montant annuel que doit verser le CN à la caisse? A-t-il été réduit en conséquence?

**M. White:** Non. Selon la loi actuelle, le CN doit verser chaque année un montant suffisant, correspondant à ses obligations courantes envers ses employés. Il doit aussi verser un montant suffisant pour payer l'intérêt de sa dette. Ces deux montants ensemble représentent son versement minimum à la caisse. A mon avis, c'est tout ce que le CN doit payer. Il ne verse que les sommes qu'il est obligé de payer.

Les cotisations de la société au cours des trois dernières années ont été de 185 millions, 185 millions et 181 millions. Ces montants figurent sur la pièce justificative P, à la dernière page de notre mémoire. Le CN a versé un peu moins l'année dernière malgré le fait que sa dette avait augmenté de 328 millions. Il s'agissait de l'augmentation du passif non comptabilisé. Il a réduit ses paiements de 185 à 181 millions, comme on le voit à la dernière ligne de la pièce justificative P.

Cependant, si vous regardez les colonnes 6 et 8, vous verrez qu'au cours de l'année dernière, le CN a versé 174 millions pour réduire le montant d'intérêt et 7 millions pour le principal. Ces chiffres sont tirés du rapport annuel de la société qui a été vérifié.

**Le président:** Monsieur Chester désire-t-il dire quelque chose?

**M. James G. Chester, directeur-adjoint (Vancouver, Association canadienne pour la pension des cheminots):** Monsieur le président, honorables sénateurs, je désire vous remercier, au



*[Text]*

pensionners and survivors, I wish to thank you for extending this courtesy to me today.

The circumstances of the Canadian Pacific Pension Trust Fund are similar to those of CN although the particulars and numbers vary.

On behalf of the Canadian Pacific Pensioners Association of Vancouver, of which I am secretary, I would respectfully ask the committee to consider the following recommendations:

That the CP pension trust fund be transferred to an independent trust company or a financial investment counselor at arm's length;

That a full disclosure of the assets of the pension trust fund be made available to each employee and retiree;

That the rate of return on the assets of the pension trust fund be disclosed—how much money was paid in 1981 to reduce the unfunded liability of the company to this fund; and what was the amount paid on principal and on interest?

That Canadian Pacific Ltd., under the terms of the PBSA be authorized to index all pensions and benefits at the current rate of inflation as from July 1 1982;

That both railways increase pensions as from July 1 1982, the minimum to be \$350 with 2 per cent for each year of service;

That the railways make a full statement as to how many beneficiaries are receiving \$100 a month or less; how many are receiving \$100 to \$150 per month; and how many are receiving \$200 or less than \$300 per month as of this date;

That this committee ask both railways if these trust funds were transferred to an independent body would they object, and on what grounds.

Mr. Chairman, honourable Senators, the Canadian Pacific Pension Trust Fund has no pensioner or retiree on its committee. We are totally unrepresented at any negotiations. It should be noted, however, that it is our past contributions, since the early 1930's, that have maintained it. In other words, the employees paid their share and kept their commitment; but the company did not.

It is obvious to those qualified to read financial statements that an inordinate amount of investment information has not been and is still not being provided in the annual pension trust fund reports.

The assets of those funds in the 1980 auditor's report totalled \$1,362,498,462. The net income of the fund in 1980 was then shown as \$162,081,937. Pensions and other costs amounted \$101,775,455. The increase in assets for that year was \$169,177,599.

On a personal note, when I reached the age of 65 in 1976, my CPR pension was guaranteed at \$254.64. Today it is \$254.64 although the cost of living has increased 85 per cent since 1971.

I wrote to CP management in 1980 and again this year asking them to increase our pensions, but the requests have

*[Traduction]*

nom des retraités du CP et de leurs survivants, de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui.

Les conditions qu'offre la caisse fiduciaire de retraite du Canadien Pacifique sont semblables à celle du CN, même si certains détails et le nombre de membres varient.

Au nom de l'Association des retraités du Canadien Pacifique de Vancouver, dont je suis le secrétaire, je demande respectueusement au Comité d'étudier les recommandations suivantes:

Que la caisse fiduciaire de retraite du CP soit transférée à une caisse fiduciaire indépendante ou à un conseiller en investissement financier sans lien de dépendance;

Que le montant total de l'actif de la caisse fiduciaire de retraite soit communiqué à chaque employé et retraité;

Que le taux de rendement de l'actif de la caisse fiduciaire de retraite soit communiqué—le montant versé en 1981 pour réduire le passif non comptabilisé; et le montant versé sur le principal et l'intérêt.

Que le Canadien Pacifique en vertu de la Loi sur les normes de prestations de pension, soit autorisé à indexer toutes les pensions et les prestations au taux courant d'inflation à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1982;

Que les deux sociétés de chemins de fer augmentent les pensions à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1982, à un montant de 350 \$ plus 2 p. 100 pour chaque année de service;

Que les chemins de fer indiquent le nombre de bénéficiaires qui reçoivent 100 \$ par mois ou moins; ceux qui reçoivent 100 \$ à 150 \$ par mois; et ceux qui reçoivent 200 \$ ou moins de 300 \$ par mois à compter d'aujourd'hui;

Que le Comité demande aux deux sociétés de chemins de fer si elles s'opposeraient au transfert des caisses fiduciaires à un organisme indépendant, et pour quels motifs.

Monsieur le président, honorables sénateurs, aucun pensionné ou retraité ne siège au comité de la caisse fiduciaire de retraite des employés du Canadien National. Nous sommes tout à fait sous-représentés dans nos négociations. Il est à noter cependant que ce sont nos cotisations passées, depuis le début des années 1930, qui financent cette caisse. En d'autres termes, les employés ont versé leur part et respecté leurs engagements, mais non la société.

Il est évident pour ceux qui sont qualifiés pour lire les états financiers qu'un nombre considérable de renseignements ne figurent pas et ne sont toujours pas fournis dans les rapports annuels de la caisse fiduciaire de retraite.

L'actif de cette caisse, dans le rapport du vérificateur de 1980, s'élevait à 1 362 498 462 \$. Le revenu net de la caisse pour 1980 était alors de 162 081 937 \$. Les pensions et les autres frais s'élevaient à 101 775 455 \$. L'augmentation de l'actif pour cette année-là a été de 169 177 599 \$.

En ce qui me concerne personnellement quand j'ai eu 65 ans, c'est-à-dire en 1976, ma pension du CP était fixée à 254.64 \$. Aujourd'hui, elle est toujours à 254.64 \$ bien que le coût de la vie ait augmenté de 85 p. 100 depuis 1971.

J'ai écrit à la direction du CP en 1980 et je suis revenu à la charge cette année pour lui demander d'accroître nos pensions,

[Text]

been turned down with the same excuse: there is no excess money in the pension fund—in spite of the figures just now quoted.

The last adjustment in pensions took place in 1980, but this adjustment applied only to those who retired prior to January 1st 1973.

It should be noted also that the company admits an unfunded liability to the fund of \$625 million as of December 31, 1980. This sum is being refunded by annual payments until the year 2027. I shall refer to this again in a moment.

Mr. Chairman, your committee will wish to take note of the following facts. The railways have applied for relief from the Crow's Nest Pass grain rates. The railways have been granted 60 years to repay their unfunded liabilities, as mentioned. But, what have the railways done in return? What relief have they granted their pensioners from their own trust funds? If the quality of mercy is not strained, then the quality of equal justice under the law should not be strained. It is axiomatic that the pensioners of both railways be given equal consideration, and we would like action now.

Mr. Chairman, your committee has the advantage of being able to refer to its previous proceedings in April 1978 and also to the report of the Special Senate Committee on Retirement Age Policies. I would refer you to the report of Senator David A. Croll dated March 6, 1979 where he said "You can be sure that what you have said will receive our greatest consideration." The honourable Senator Bird advised, "We will certainly do our darndest to see that this goes to the right place. We will try to help you. We cannot do more than say that now."

Mr. Chairman, nothing has happened in those three years. CP Limited has not been called to explain its policy regarding this pension trust fund, which belongs to the employees and retirees and not to the company. Dr. Noel Hall's 1977 report on railway pensions, to the federal Minister of Labour, was also referred to in Senator Croll's committee report.

Therefore, I would urge that no more time be wasted on a long drawn-out inquiry, if one is requested, because, as the honourable Senator Deschatelets has observed, "My experience tells me that the Senate of Canada could sit as a royal commission and do the work with very much less expense and more speedily."

In support of that position, Mr. Chairman, I would ask that the Superintendent of Insurance, the authorities of both railways and the Minister of Transport be called. Now is the time to act. The pensioners have waited too long already.

The CPR, in two separate letters, assured us that they will continue to monitor the situation with regard to pensions. That is a most imprecise and ambiguous statement—entirely non-committal and signifying nothing.

[Traduction]

mais on a rejeté notre demande sous le même prétexte: pas d'excédent dans la caisse de pension contrairement aux chiffres qu'on vient tout juste de citer.

Le dernier ajustement des pensions a eu lieu en 1980, mais il ne touchait que ceux qui avaient pris leur retraite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1973.

A remarquer également que la Société a admis avoir un passif non capitalisé au fond de l'ordre de 625 millions de dollars au 31 décembre 1980. Cette somme est remboursée au moyen de paiements annuels s'échelonnant jusqu'à l'an 2027. Je reviendrai sur cette question plus tard.

Monsieur le président, votre comité voudra sûrement prendre note des faits suivants. Le CP a demandé d'être dispensé du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Les sociétés ferroviaires ont 60 ans pour rembourser leur passif non capitalisé, comme je l'ai déjà dit. Mais qu'ont-elles donné en retour? Quelle compensation ont-elles accordée à leurs pensionnés sur leurs propres caisses de fiducie? Si la compassion ne souffre pas de limites, alors la justice aux yeux de la loi non plus. Il saute aux yeux que les pensionnés des deux sociétés ferroviaires devraient être traités sur le même pied et il faut donc agir dès maintenant.

Monsieur le président, votre Comité peut facilement se reporter à ses délibérations ultérieures d'avril 1978 et également au rapport du Comité sénatorial spécial sur les politiques relatives à l'âge de la retraite. Permettez-moi de rappeler que le 6 mars 1979, le sénateur David A. Croll disait qu'on pouvait être assuré que nos instances feraient l'objet d'un examen sérieux. Et l'honorable sénateur Bird a renchéri en disant qu'on allait faire l'impossible pour que l'argent soit plus justement réparti, qu'on allait nous aider et que c'était tout ce qu'on pouvait dire pour l'instant.

Monsieur le président, rien ne s'est passé au cours de ces trois années. On n'a pas demandé au CP de rendre compte de ses politiques concernant la caisse fiduciaire de pension qui ne lui appartient pas mais qui est la propriété des employés et des retraités. Il a été question du rapport de M. Noel Hall sur les régimes de pension des sociétés ferroviaires dans le rapport du Comité du sénateur Croll, rapport qui a été remis au ministre fédéral du Travail.

Par conséquent, j'estime qu'il ne faut pas tergiverser plus longtemps en longues études, et si une telle étude se révélait nécessaire, je rappellerai que l'honorable sénateur Deschatelets a fait observer que, d'après son expérience, le Sénat du Canada peut fort bien faire fonction de commission royale et s'acquitter de cette tâche beaucoup plus rapidement et à moindres frais.

Aussi monsieur le président, je voudrais que le Comité convoque le Surintendant des assurances, la direction des deux sociétés ferroviaires et le ministre des Transports. Il est temps maintenant de passer aux actes. Les retraités ont déjà attendu beaucoup trop longtemps.

Le CP nous a assuré, dans deux lettres distinctes, qu'il continuait de suivre la situation des pensions. Comme déclaration imprécise et ambiguë, absolument neutre et sans portée aucune, on ne fait guère mieux.



## [Text]

I turn now to another matter which was previously aired in Senator Croll's committee report, that is, the vexatious Order in Council SOR 71-76 Pension Benefits Standards Act, mentioned by the honourable Senator Deschatelets when he questioned Mr. Earl White at a previous hearing. Our legal advice is that this order in council is completely *ultra vires*. In our view, it is selective, because only CN and CPR, out of 1,600 corporations, can qualify to elect to file future returns on such a basis. It is discriminatory against 195,000 employees, pensioners and survivors, and against the other 1,600 employers who must fully fund their pension plans in 25 years.

There is one other point. Under the Pension Benefits Standards Act, such changes in funding are required to be notified to all concerned. This was not done in the case of CPR. We were never told.

As pensioners, we would like an order in council passed giving us the following: a cost of living allowance from the CP pension trust fund; representation on the pension trust fund committee; a raise in pension benefits to a more realistic amount, which would reflect the loss of purchasing power of 85 per cent since 1971.

We respectfully ask you to initiate or to recommend legislation to strengthen or amend the Pension Benefits Standards Act so that it can be applied on equal terms to all members of the railway industry, not just to management. We also ask that you draw these matters to the attention of the Standing Committee on Finance and Banking. The Superintendent of Insurance has denied us the opportunity to look at the actuarial reports of this fund and we ask you to assist us in this matter.

We would like someone to answer the following questions: How can the terms of the Pension Benefits Standards Act be amended by orders in council? Is this an abuse of privileges? What part did the Superintendent of Insurance play in getting these amendments passed and signed? Can these orders in council be rescinded or withdrawn? How do we proceed?

If the Government of Canada can pass legislation freezing our contributions into a pension fund, why can it not legislate an increase in pension benefits or in contributions in order to implement a heritage fund, as was recommended by Dr. Noel Hall? If the railways are acting as entrepreneurs in the pension business, how much money have they made each year during the past three years?

Mr. Chairman, honourable senators, I wish to conclude by making note of two items: firstly, that the 60-year repayment of unfunded liabilities means that most of the present employees will be dead by that time—the year 2027; and secondly, if CPR claims that it is a private pension fund, subject to the Pension Benefits Standards Act, why does the

## [Traduction]

Je passe maintenant à une autre question qui est déjà venue sur le tapis à propos du rapport du comité du sénateur Croll, savoir cet inique décret du conseil, le DORS 71-76, établi aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pension, dont l'honorable sénateur Deschatelets a parlé lorsqu'il a interrogé M. Earl White au cours d'une séance précédente. D'après nos conseillers juridiques, ce décret est totalement *ultra vires*. C'est un document sélectif qui, par rapport à 1 600 sociétés, favorise le CN et le CP puisqu'elles sont les seules à remplir leurs états financiers à partir d'une pareille base. C'est un règlement discriminatoire à l'endroit des 195 000 employés, pensionnés et survivants et des autres 1 600 employeurs qui doivent financer intégralement leurs régimes de pension sur 25 ans.

Mais ce n'est pas tout. Aux termes de la Loi sur les normes des prestations de pension, des modifications de cette enveloppement aux régimes de pension ne peuvent se faire qu'après avoir consulté tous les intéressés. Or, le CP ne l'a pas fait en ce qui nous concerne. On ne nous a jamais averti.

À titre de pensionnés, nous voulons obtenir les avantages suivants au moyen d'un décret du conseil: une allocation de cherté de la vie versée par la caisse fiduciaire de retraite du CP; être représentés au comité de la caisse fiduciaire de retraite; majoration des prestations de pension plus réalistes tenant compte d'une perte de 85 p. 100 du pouvoir d'achat survenue depuis 1971.

Nous vous demandons, avec tout le respect qu'il se doit, de rédiger ou de recommander un projet de loi qui renforce ou modifie la Loi sur les normes des prestations de pension pour qu'elle puisse s'appliquer sans discrimination à tous ceux qui œuvrent au sein de l'industrie ferroviaire et non pas favoriser uniquement la direction. Nous demandons également que ces questions soient soumises au Comité permanent des finances et des banques. Le surintendant des assurances ne nous a pas permis d'examiner les rapports actuariels sur cette caisse et nous vous demandons donc votre aide.

Nous voudrions avoir des réponses aux questions suivantes: Comment les modalités de la Loi sur les normes des prestations de pension peuvent être modifiées par des arrêtés en conseil? Est-ce là un abus de privilège? Quel rôle le Surintendant de l'assurance a-t-il joué dans l'adoption et la signature de ces modifications? Ces arrêtés en conseil peuvent-ils être rescindés ou peut-on les retirer? Comment faut-il procéder?

Si le gouvernement du Canada peut adopter une loi gelant nos contributions à une caisse de retraite, pourquoi ne peut-il pas légiférer une augmentation des prestations de pension ou des contributions afin de mettre en vigueur un fonds de patrimoine, tel que M. Noël Hall l'a recommandé? Si les chemins de fer agissent en tant qu'entrepreneurs dans les questions de pension, combien d'argent ont-ils réalisé chaque année au cours des trois dernières années?

Monsieur le président, honorables sénateurs, je désire conclure en prenant note de deux points: en premier lieu, que le remboursement sur une période de 60 ans des dettes non capitalisées signifie que la plupart des employés actuels seront précédés à cette date—l'année 2027; et, en second lieu, si le CP prétend qu'il s'agit d'une caisse de retraite privée, assujettie à



[Text]

company not match the benefits which are reported to be paid by Imperial Oil, another private fund? Imperial Oil has notified their employees that, although not obligated to do so and without altering the terms of the original contract, it would also pay a quarterly cost-of-living supplement. It has continued to do so, increasing it each year, so that it is now four times the amount originally received. As if that were not enough, the retirees were notified, in 1981, that the basic pension would be increased, in one case by 22½ per cent. The cost-of-living supplement continues. Does Imperial Oil manage its pension fund better than CPR or does it simply recognize the fact of inflation?

In 1980, a survey was conducted by the Financial Executives Institute, reporting that 75.7 per cent of the employers surveyed had taken action to protect pension benefits from erosion in purchasing power, as compared to 68.8 per cent in the previous survey which was conducted two years earlier. The survey covered 205 employers, all in the private sector, with pension fund assets of \$14.6 billion. Of those taking action, 72 per cent did so on an *ad hoc* basis; 12.7 per cent by full or partial indexing; 7.9 per cent by collective bargaining; and 7.4 per cent by other methods.

Mr. Chairman, I believe that our case for proper treatment regarding pension benefits is quite clear and simple. Our case is just and we want some action.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Chester.

**Senator Langlois:** Mr. Chester, you just mentioned that you have received a legal opinion stating that the order in council was *ultra vires*.

**Mr. Chester:** Yes.

**Senator Langlois:** On what grounds?

**Mr. White:** I can answer that question, senator. They are *ultra vires* because the intent of the original legislation to protect employees and pensioners was nullified or was thwarted by the orders in council. That is the basis for that opinion.

**Senator Langlois:** If I understand you correctly, the ground is that the order in council was in fact amending the legislation?

**Mr. White:** That is correct.

**Senator Bonnell:** Mr. Chester, I believe you stated that when this fund was set up, the employees kept their commitments and paid into the fund but the CPR did not keep its commitments. Is the CPR breaking legislation?

**Mr. Chester:** It was not subject to legislation at that time, senator.

**Senator Bonnell:** So had they broken an agreement? When you say they did not keep their commitment, what do you mean by that?

[Traduction]

la Loi sur les normes des prestations de pension, pourquoi ne contribue-t-il pas sa quote-part aux prestations comme cela semble être le cas pour l'Imperial Oil, un autre fonds privé? La société Imperial Oil a donné avis à ses employés que, même si elle n'est pas obligée de le faire et sans modifier les termes du contrat original, elle paierait en plus un supplément trimestriel pour le coût de la vie. Elle a continué à le faire, l'augmentant chaque année, de sorte que le montant initialement reçu a maintenant quadruplé. Comme si cela n'était pas suffisant, les personnes à la retraite ont été informées, en 1981, que leur pension de base serait augmentée, dans un cas particulier de 22½ p. 100. Le supplément du coût de la vie continue d'être payé. Faut-il conclure que l'Imperial Oil gère sa caisse de retraite mieux que le CP ou est-ce simplement que l'inflation est reconnue comme un fait?

En 1980, une étude a été effectuée par le *Financial Executives Institute*, dont la conclusion a été que 75,7 p. 100 des employeurs soumis à l'étude avaient pris des mesures pour protéger les prestations de pension de l'érosion du pouvoir d'achat, comparé à 68,8 p. 100 dans l'étude précédente qui avait été effectuée deux ans plus tôt. L'étude comprenait 205 employeurs, tous du secteur privé, avec un actif de caisse de retraite de 14,6 milliards de dollars. De ceux qui ont pris des mesures, 72 p. 100 l'ont fait selon les besoins; 12,7 p. 100 au moyen d'une indexation complète ou partielle; 7,9 p. 100 par convention collective et 7,4 p. 100 par d'autres méthodes.

Monsieur le président, je crois que notre cause réclamant un traitement approprié au sujet des prestations de pension est très claire et simple. Notre cause est légitime et nous voulons qu'on prenne les mesures nécessaires.

**Le président:** Merci, monsieur Chester.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur Chester, vous venez de mentionner que vous avez reçu une opinion juridique selon laquelle l'arrêté en conseil constituait un abus de pouvoir.

**M. Chester:** Oui.

**Le sénateur Langlois:** A quel titre?

**M. White:** Je peux répondre à cette question, sénateur. Ces arrêtés en conseil dépassent les pouvoirs parce que le but de la loi initiale de protéger les employés et les pensionnés a été annulé ou contrecarré par les arrêtés en conseil; c'est sur cela que se fonde notre opinion.

**Le sénateur Langlois:** Si je vous comprends bien, la raison est que l'arrêté en conseil modifiait en fait la mesure législative?

**M. White:** C'est exact.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur Chester, je crois que vous avez déclaré que lorsque ce fonds a été établi, les employés ont conservé leurs engagements et ont payé les prestations mais que le CP n'en a pas fait autant. Le CP enfreint-il la loi?

**M. Chester:** Il n'était pas assujéti à la loi à ce moment-là, sénateur.

**Le sénateur Bonnell:** Le CP a-t-il enfreint un accord? Lorsque vous dites qu'il n'a pas tenu ses engagements, que voulez-vous dire?

[Text]

**Mr. Chester:** They created an unfunded liability.

**Senator Bonnell:** Did they state in their agreement with the employees pension fund that they would not have the liability?

**Mr. Chester:** As I understand it—I was not in Canada at that time—the situation was that the railway revenues were so low that they could not afford to pay their contribution, although they took it from the employees, of course, who were also in a similar position of not having sufficient revenue.

**Senator Bonnell:** But they broke no legislation or broke no agreement, apparently.

**Mr. Chester:** Not at that time. That is their position, as I understand it.

**Senator Bonnell:** They did not pay in the funds that they probably should have paid in, but they did nothing illegal, and so they kept any commitments that they actually had in law. Would you say that?

**Mr. Chester:** It was not governed by law then.

**The Chairman:** Perhaps Mr. White would try to answer that.

**Mr. White:** would you please repeat the question?

**Senator Bonnell:** The impression I got from Mr. Chester was that when the agreement with the pension fund was set up, the employees kept their commitment, but he said the employees, CPR, did not keep their commitment. There must have been a break somewhere in what they were legally entitled to do, or what they had agreed to do in the agreement with the employees, when he says that they did not keep their commitments. Is that just a matter of words, and not facts?

**Mr. White:** I think it is a matter of words, and I think it is a matter of intent. CPR established their pension fund exactly two years after Canadian National Railways established theirs, and I am satisfied with the handling of the funds and that the intent by both companies was similar. While I am not aware of specific instances to prove that CPR failed to honour their undertaking, I can say that as far as Canadian National Railways is concerned they undertook to match the employees' money dollar for dollar; but they did not define the meaning of that term, and they did not match the money. For many many years they never paid in any money for any pensioners or employees. That is revealed in one of the statements in this submission.

**Senator Bonnell:** You are saying now that Canadian National broke their agreement.

**Mr. White:** Yes. Mind you, I can only say they broke it because they did not match the money dollar for dollar. I do not know what that means.

**Senator Bonnell:** Does not the agreement state that they must match the money dollar for dollar year by year, or that they can pay it in later?

[Traduction]

**M. Chester:** Il a établi un passif non capitalisé.

**Le sénateur Bonnell:** Le CP a-t-il déclaré dans son accord au sujet des caisses de retraite des employés qu'ils n'auraient pas le passif?

**M. Chester:** Si je comprends bien—je n'étais pas au Canada à cette époque—ce qui s'est produit c'est que le revenu des chemins de fer était si faible que le CP ne pouvait pas se permettre de payer ses contributions, même s'il percevait les prestations des employés qui se trouvaient évidemment dans une situation analogue, n'ayant pas de revenus suffisants.

**Le sénateur Bonnell:** Mais, apparemment, ils n'ont violé aucune loi ni enfreint aucun accord.

**M. Chester:** Pas à cette époque-là. Je crois savoir que c'est ce que le CP prétend.

**Le sénateur Bonnell:** Le CP n'a pas payé les fonds qu'il aurait dû payer mais n'a rien fait d'illégal et a donc tenu tout engagement qu'il avait selon la loi. Êtes-vous d'accord?

**M. Chester:** Les actions du CP ne tombaient pas sous le coup de la loi à ce moment-là.

**Le président:** Monsieur White pourrait-il nous éclairer sur ce point?

**M. White:** Voudriez-vous répéter la question?

**Le sénateur Bonnell:** Si je comprends bien ce que M. Chester veut dire, c'est que l'accord au sujet de la caisse de retraite était établi, les employés ont tenu leurs engagements, mais M. Chester a déclaré que l'employeur, le CP, n'a pas tenu les siens. Il y a dû y avoir une violation quelque part en ce qui concerne ce qu'il avait légalement le droit de faire ou ce qu'il avait accepté de faire dans l'accord avec les employés, lorsqu'il dit que le CP n'a pas tenu ses engagements. S'agit-il simplement de mots et non de faits?

**M. White:** Je pense que c'est une question de mots et une question d'intention. Le CP a établi sa caisse de retraite exactement deux ans après que le CN a établi la sienne et je n'ai rien à reprocher à leur gestion des fonds et l'intention des deux sociétés était similaire. Bien que je ne sois pas au courant de cas spéciaux qui prouvent que le CP n'a pas honoré ses engagements, je peux dire qu'en ce qui concerne le CN, il s'est engagé à contribuer une quote-part égale aux cotisations de l'employé, mais il n'a pas défini la signification de ce terme et n'a pas contribué sa quote-part. Pendant de très nombreuses années, le CP n'a rien payé ni pour les pensionnés ni pour les employés. C'est ce que révèle une des déclarations qui figurent dans notre mémoire.

**Le sénateur Bonnell:** Vous déclarez maintenant que le CN a violé son accord.

**M. White:** Oui. Mais je peux seulement dire que le CN n'a pas respecté ses engagements en ce que la cotisation de l'employeur n'était pas égale à celle de l'employé. Je ne sais pas ce que cela signifie.

**Le sénateur Bonnell:** L'accord ne précise-t-il pas qu'il doit verser un montant équivalent à celui de la cotisation de l'employé, d'année en année, ou qu'il peut le payer plus tard?



[Text]

**Mr. White:** It is left wide open.

**Senator Bonnell:** So that there is nothing in the agreement committing them to doing it "now" or yearly, so that really they did not break any agreement at all.

**Mr. White:** They did state that the money would be matched with interest, each year, and that the money would be credited each year; but they did not say what they meant by credited. It undoubtedly was credited to the employees, and there was a ledger account for it, but the money was not paid. The company did not pay one cent in matching payments for any employee in service for 25 years, commencing on January 1, 1935. That is also in one of these exhibits. They just did not pay anything.

**Senator Langlois:** Was the money credited to the fund?

**Mr. White:** I presume so, yes.

**Senator Langlois:** But not paid.

**Mr. White:** I know it was not paid, because it is stated in the annual reports of the company, signed by the president, that no reserves were set up or established for employees in service, no money was transferred, no money was allocated. Expressions of that nature were made every year from 1935 to 1959. From that we know that they did not pay. I do not know what they did about actually establishing these credits. I believe that they did put through cross entries. They did admit that they owed the money, but they did not pay it, and as for CPR, I do not know what they did, but I do know some of the things they did do and I do know Mr. Chester is working on something in this respect that I think is going to be very interesting.

**Mr. Chester:** May I make a further reply? The Canadian National, B.C. Hydro, B.C. Railway, Canadian Pacific Railway pension plan, is negotiated on a contract plan. From the information I have the negotiated plan is in conjunction with a contract, or working agreement, where the employer agrees to collect, or withhold, from each participating employee, certain sums, which are then placed in a fund from which the eligible employee will later receive certain payments for a stipulated time. This is a trust fund, and must be handled in accordance with the rules which govern that plan.

**Senator Bonnell:** And did they keep the rules?

**Mr. Chester:** It was just a plan, of course.

**Senator Bonnell:** But CPR, according to that plan, kept their commitment, the same as the employees kept their commitment, by paying in.

**Mr. Chester:** Presumably they made a book entry, but whether they actually paid into it or not, I don't know, on account of the circumstances I have outlined, namely, that there were insufficient revenues coming into the railway during the thirties, so that they could not actually make the payment.

[Traduction]

**M. White:** Il n'y a rien de déterminé de façon précise.

**Le sénateur Bonnell:** De sorte qu'il n'y a rien dans l'accord qui l'engage à faire ceci «maintenant» ou chaque année, il n'a donc rompu aucun accord.

**M. White:** L'employeur a déclaré qu'une quote-part égale aux cotisations des employés serait versée avec intérêt, chaque année, et que l'argent serait crédité chaque année; mais on n'a pas précisé ce que voulait dire être crédité. Il ne fait aucun doute que cet argent a été crédité aux employés et il existe un livre à ce sujet mais l'argent n'a pas été payé. La société n'a pas payé sa quote-part pour aucun employé en service depuis 25 ans, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1935. Ces chiffres figurent également dans l'une des pièces jointes en mémoire. Rien n'a été payé.

**Le sénateur Langlois:** L'argent a-t-il été crédité à la caisse?

**M. White:** Je le suppose, oui.

**Le sénateur Langlois:** Mais non payé?

**M. White:** Je sais qu'il n'y a rien eu de payé, parce que cela figure dans les rapports annuels de la société, signés par le président, qu'aucune réserve n'a été établie pour les employés en service, aucune somme d'argent n'a été virée et attribuée. Des déclarations de ce genre ont été faites chaque année de 1935 à 1959. Nous pouvons donc à partir de cela conclure qu'aucune somme n'a été versée. Je ne sais pas ce qu'ils ont fait en ce qui concerne l'établissement de ces crédits. Je crois que la société a inclu des virements de compte. Les responsables ont avoué qu'ils devaient l'argent mais ne l'avaient pas payé; quant au CP, je ne sais pas ce qui s'est produit, mais je suis au courant de certaines des choses qui ont été faites et je sais que M. Chester effectue un travail à ce sujet qui sera, je le crois, très intéressant.

**M. Chester:** Puis-je ajouter quelque chose? Le régime de pensions du CN, de l'Hydro de la Colombie-Britannique, des chemins de fer de la Colombie-Britannique, du CP est négocié d'après un régime contractuel. Selon l'information que je possède, le régime est négocié en conjonction avec un contrat, ou un accord de travail, dans lequel l'employeur accepte de percevoir ou de retenir certaines sommes de chaque employé participant qui sont alors placées dans une caisse de laquelle l'employé admissible recevra plus tard certains paiements pendant un temps déterminé. Il s'agit d'une caisse fiduciaire et elle doit être exploitée en conformité avec les règlements qui régissent ce régime.

**Le sénateur Bonnell:** Ont-ils obéi aux règlements?

**M. Chester:** Cela n'était qu'un programme, évidemment.

**Le sénateur Bonnell:** Mais le CP, selon ces programmes, a tenu ses engagements, de la même façon que les employés ont tenu leur engagement en contribuant à la caisse.

**M. Chester:** La société a probablement fait une passation d'écriture mais je ne sais pas si elle a en fait payé sa quote-part, étant donné les circonstances que j'ai soulignées, notamment, que les revenus de chemins de fer étaient insuffisants durant les années 30 de sorte qu'il aurait été difficile de faire les paiements.



[Text]

**Senator Bonnell:** Your statement, I think, indicated that CPR did not keep their commitments. Do you stick with that statement?

**Mr. White:** I think we do not have conclusive evidence to support such a statement. I think it should be disregarded for the time being.

**Senator Bonnell:** One further question. What happened to Bill C-17, which you talk about in your letter of April 25, 1978? Did it pass?

**Mr. White:** Yes, sir.

**Senator Bonnell:** Did it pass to your satisfaction or not?

**Mr. White:** No, it did not. We felt that the company could have added a rider, or Parliament could have added a rider, to Bill C-17, to provide that \$1,073 million could be issued in bonds, and paid to the pension fund, so that the pension fund could be fully paid off. It could have been done on bonds payable progressively over a period of 20 or 30 years, and it could have been arranged that the pension fund could not sell or dispose of these bonds, so that the money that was owed by Canadian National Railways would be paid. The government would not owe any more money than they did previously, but the fund would be paid off, and the interest rates would be, presumably, higher than 7.5 per cent, the money would go into the fund, the fund would not embarrass the government by selling the bonds, because they would not be able to and this was the recommendation we made. Bill C-17 was passed without any such amendment.

**Senator Langlois:** Was any interest credited to the fund in addition to the principal sum of these unpaid amounts?

**Mr. White:** Yes. Of recent years, however, my understanding is that they have paid the interest, plus a small part of the principal.

**Senator Langlois:** At what interest rate?

**Mr. White:** The interest rate since 1969 was 7.5 per cent.

**Senator Langlois:** And before that it was 4 per cent?

**Mr. White:** Before that it was 4 per cent. Mr. Chairman, may I add something?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. White:** With regard to the submission we have made, I would like to refer members of the committee to column four on page 36 which indicates the interest that has been earned during the past three years. Based on the assets at the end of the previous financial year in each case it shows that the investment earnings rate was 11 per cent in 1979, 12.76 per cent in 1980 and 13.6 per cent in 1981. When I was finishing this submission off, I did not have time to see our actuary, who was out of town, so I could not get his approval on what I said at the top of page 36. There I have said in regard to these three rates:

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Votre déclaration, je pense, a indiqué que le CP n'avait pas tenu ses engagements. Vous en tenez-vous à cette déclaration?

**M. White:** Je pense que nous n'avons pas de preuve conclusive pour appuyer cette déclaration. On devrait, à mon avis, la laisser tomber pour l'instant.

**Le sénateur Bonnell:** Une autre question. Qu'est-il arrivé au projet de loi C-17 dont vous parliez dans votre lettre du 25 avril 1978? A-t-il été adopté?

**M. White:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Bonnell:** A-t-il été adopté à votre satisfaction ou non?

**M. White:** Non. Nous étions d'avis que la société aurait pu ajouter une clause additionnelle, ou le Parlement aurait pu le faire, au projet de loi C-17 stipulant que 1 073 millions de dollars pourraient être émis en obligations et payés à la caisse de retraite de sorte que la caisse aurait été complètement remboursée. Cela aurait pu se faire au moyen d'obligations payables progressivement sur une période de 20 ou 30 ans et on aurait pu prendre des dispositions pour qu'on ne puisse vendre ou disposer de ces obligations de sorte que les sommes d'argent qui étaient dues par le CN auraient été payées. La dette du gouvernement n'aurait pas été plus élevée qu'auparavant, mais la caisse aurait été remboursée, et les taux d'intérêt auraient été, vraisemblablement, plus élevés que 7,5 p. 100, l'argent serait versé à la caisse, la caisse n'embarrasserait pas le gouvernement en vendant les obligations parce qu'elle ne pourrait pas le faire et c'est la recommandation que nous avons faite. Le projet de loi C-17 a été adopté sans un tel amendement.

**Le sénateur Langlois:** Des intérêts ont-ils été crédités à la caisse en plus de la somme principale de ces montants non payés?

**M. White:** Oui. Au cours des dernières années, cependant, je crois savoir que l'intérêt a été payé en plus d'une petite partie du principal.

**Le sénateur Langlois:** A quel taux d'intérêt?

**M. White:** Le taux d'intérêt depuis 1969 a été de 7,5 p. 100.

**Le sénateur Langlois:** Et, auparavant, il était de 4 p. 100?

**M. White:** Auparavant il était de 4 p. 100. Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

**Le président:** Oui.

**M. White:** En ce qui concerne le mémoire que nous avons présenté, je voudrais reporter les membres du Comité à la quatrième colonne sur la page 36 qui indique l'intérêt qui a été gagné au cours des trois dernières années. Si l'on se fonde sur les actifs à la fin de l'année financière précédente, on constate que dans chaque cas le taux de gain provenant des investissements a été de 11 p. 100 en 1979, 12,76 p. 100 en 1980 et 13,6 p. 100 en 1981. Lorsque j'ai terminé ce mémoire, je n'ai pas eu le temps de voir notre actuaire, qui était absent; je n'ai donc pas pu avoir son approbation sur ce que j'ai écrit au haut de la page 36. Voici ce que j'ai écrit au sujet de ces trois taux:

## [Text]

These rates are very high. If investments were made in a given year and sold in the same year at a profit, the profit would have been credited to Net Earnings on Investments. If any such profitable transactions were made, they would have increased the investment earnings for the year, as well as the investment earnings rate. The format of the annual statements is such that no information is published in respect to the components that together form the net earnings on investments. It is obvious to our association that an inordinate amount of investment information has not been and still is not being provided in the annual reports by the CNR officers who are in control of our pension trust funds, which are well in excess of \$4 billion.

I put that in there because it was my opinion. In going over this with our actuary, he has advised me that I am wrong and that the rates which I said were very high are not very high, that the rates are actually quite low as compared to other pension funds for which their firm acts as the actuary. I am quite satisfied that the rates being earned for the last three years on many other pension funds are appreciably higher than 11 per cent, 12 per cent and 13 per cent. It may seem surprising, but I have no doubt about that.

**The Chairman:** Are there any other questions? If not, are there any other matters which you gentlemen wish to put before the committee to complete your presentation?

**Mr. White:** There is nothing else that we wish to place before the committee at the present time. We had been working on this submission for the last year, when the Transport Committee of the House of Commons informed us that if we wished to make a submission we must make it within a certain number of days. So the submission was completed rather quickly and as a result some material of great significance was left out. It is therefore our intention to follow up in the very near future with regard to the plans of CN and CP. In the meantime, we urge you as a standing senate committee to use your good influence to determine by the use of actuaries or possibly accountants the precise status of the fund and whether or not CNR is actually making money on the fund or whether they are losing a great deal, as their publications would seem to indicate. When that has been done, you will be in a much better position to judge what action should be taken. We intend to follow up in the near future on that basis.

**The Chairman:** Of course, I am not able to give you any assurance, except that the committee will give its serious attention to the problem and to your presentation. Just what the committee will decide to do, I cannot tell you until it decides. I should draw to your attention, however, the time of year and the fact that it seems likely that Parliament will either adjourn some time soon or else prorogue. There may be a limited time therefore for the committee to consider the matter. But I am sure that the committee will take the matter very seriously.

## [Traduction]

Ces taux sont très élevés. Si les investissements étaient faits dans une année donnée et vendus au cours de la même année avec un profit, ce dernier aurait été crédité aux gains nets sur les investissements. Toute transaction profitable de ce genre aurait augmenté les gains d'investissement pour l'année, ainsi que le taux des gains d'investissement. La présentation des rapports annuels est telle qu'aucune information n'est publiée concernant les éléments qui constituent les gains nets sur les investissements. Il est évident pour notre association que l'information sur les investissements n'a pas été et n'est toujours pas abondante dans les rapports annuels fournis par les fonctionnaires du CN qui administrent nos caisses fiduciaires de retraite dont les fonds dépassent de beaucoup la somme de 4 milliards de dollars.

J'ai indiqué cela parce que c'était mon opinion. Lorsque j'ai revu ce texte avec notre actuaire, il m'a fait comprendre que j'avais tort et que les taux que je considérais comme étant très élevés ne sont pas très élevés, qu'ils sont en fait faibles comparés aux caisses de retraite d'autres entreprises pour lesquelles sa société agit en tant qu'actuaire. Je suis convaincu que les taux d'intérêt appliqués au cours des trois dernières années à beaucoup d'autres caisses de retraite sont bien plus élevés que 11 p. 100, 12 p. 100 et 13 p. 100. Cela peut sembler étonnant, mais je n'en doute pas.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Sinon y a-t-il d'autres questions que vous, messieurs, désirez présenter au Comité pour compléter votre mémoire?

**M. White:** Il n'y a rien d'autre que nous désirions présenter au Comité à l'heure actuelle. Cela faisait un an que nous nous penchions sur la rédaction de ce mémoire quand le Comité des transports de la Chambre des communes nous a fait savoir que nous disposions seulement d'un certain nombre de jours pour le présenter. Le mémoire a donc été rédigé rapidement ce qui fait qu'une certaine documentation de grande importance a été laissée de côté. C'est donc notre intention d'y donner suite dans un très proche avenir concernant les programmes du CN et du CP. Dans l'intervalle, nous vous prions d'user de votre influence, en tant que Comité sénatorial permanent, pour déterminer, en consultant des actuaires ou peut-être des comptables, la situation précise de la caisse et s'il est vrai ou non le CN fait actuellement de l'argent sur ce fonds ou en perd beaucoup, comme leurs publications le laissent entendre. Lorsque vous aurez fait cela, vous serez dans une bien meilleure position pour juger de l'action que vous devriez prendre. Nous avons l'intention d'y donner suite bientôt sur cette base.

**Le président:** Évidemment, je ne suis pas en mesure de vous donner aucune garantie, sauf que le Comité accordera une attention sérieuse au problème et à votre présentation. Ce que le Comité fera exactement, je ne puis pas vous le dire d'ici à ce qu'une décision soit prise. J'attire toutefois votre attention sur la période de l'année et le fait qu'il semble probable que le Parlement ajournera d'ici quelque temps ou se prorogera. Le temps qui sera accordé au Comité pour examiner la question peut donc être limité. Mais je suis certain que le tout sera étudié très sérieusement.

[Text]

**Mr. White:** I do not anticipate that we will be sending any more material for at least two months and probably four months.

**The Chairman:** Do you have the address of the clerk of the committee?

**Mr. White:** Yes.

**The Chairman:** Thank you for your presentation.

Members of the committee, I wonder if you might remain for a moment to discuss certain matters.

The committee continued in *camera*.

[Traduction]

**M. White:** Je ne m'attends pas à ce que nous envoyions d'autre documentation d'ici deux mois et probablement quatre mois.

**Le président:** Avez-vous l'adresse du greffier du Comité?

**M. White:** Oui.

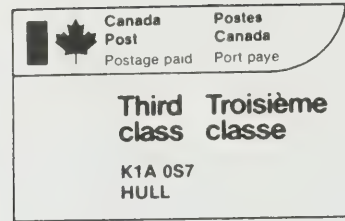
**Le président:** Merci de votre exposé.

Je prie les membres du Comité de rester encore quelques moments pour discuter de certaines questions.

Le Comité poursuit ses travaux à huis clos.







*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Railways Employees' Pension Association:*

Mr. Earl White, President;  
Mr. James J. Chester, Assistant Manager (Vancouver).

*De l'Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens:*

M. Earl White, président;  
M. James J. Chester, gérant adjoint (Vancouver).



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Tuesday, July 6, 1982

Le mardi 6 juillet 1982

Issue No. 30

Fascicule n° 30

## REPORT OF THE COMMITTEE

## RAPPORT DU COMITÉ

entitled:

intitulé:

Interim Report on Passenger  
Rail Service provided by  
VIA RAIL CANADA INC.

Rapport provisoire sur le service ferroviaire de  
transport de voyageurs fourni par  
VIA RAIL CANADA INC.









## **Membership of the Committee**

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams, Willie	Macdonald, John M.
Bell, Ann Elizabeth	Marshall, Jack
Bonnell, M. Lorne	McElman, Charles
Charbonneau, Guy	Muir, Robert
Cottreau, Ernest G.	*Perrault, Raymond J.
Doody, C. William	Petten, William J.
*Flynn, Jacques	Riley, Daniel
Graham, Alasdair	Rowe, Frederick W.
Leblanc, Fernand	Stollery, Peter
Lucier, Paul	Wood, Dalia

\*Ex Officio Members

Note: The Honourable Senators Anderson, Davey, Denis, Sherwood, Lewis and Molgat also served on the Committee at various stages.



## REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, July 6, 1982

The Standing Senate Committee on Transport and Communications which was authorized to enquire and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc., has, in obedience to its Order of Reference of 28 October 1981 proceeded to that inquiry and now presents its Interim Report entitled: "Interim Report on Passenger Rail Service provided by VIA Rail Canada Inc."

Respectfully submitted,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "George I. Smith". The signature is fluid and cursive, with the first name "George" being more prominent and the last name "Smith" following in a similar style.

GEORGE I. SMITH,  
Chairman.

## Order of Reference

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, October 28, 1981:

Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc, and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

ROBERT FORTIER  
*Clerk of the Senate*

## Acknowledgements

During the last 8 months this Committee has held 14 public hearings and numerous *in camera* meetings.

The Committee has received the cooperation from the Minister of Transport, the Hon. Jean-Luc Pepin, the former Minister the Hon. Don Mazankowski, Les Benjamin, M.P., and Tom Siddon, M.P.; officials from Transport Canada and the Canadian Transport Commission, Mr. Frank Roberts, Chairman, officials from VIA Rail Canada Inc.; officials from C.N.; officials from C.P.; officials from Transport 2000; Mr. John DeLora, Director, Michigan Passenger Foundation and Mr. G. C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments. Many of these witnesses, a list of which is appended to this Interim Report, testified on numerous occasions. This type of study would have been impossible without their testimony and the Committee is very grateful for their assistance.

Particular mention must be made of the assistance provided by Committee personnel namely Mrs. Aline Pritchard and Messrs. Eric W. Innes and André Reny for their help and Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament all of whom worked diligently and with dedication to carry out the necessary research, to prepare the basis and recommendations of this *Interim Report* on VIA Rail Passenger Services.





# TABLE OF CONTENTS

	Page
<b>RECOMMENDATIONS</b>	
FOREWORD .....	1
A. INTRODUCTION .....	1
B. LEGISLATIVE, LEGAL AND REGULATORY MATTERS .....	3
(i) Use of Section 64(1) National Transportation Act .....	3
(ii) Residual Obligations of the Existing Operating Railway Companies .....	6
(iii) Confidentiality and the Canadian Transport Commission .....	7
(iv) The Need for Legislation .....	9
C. ISSUES RELATING TO ECONOMIC FACTORS AND FINANCIAL PROCEDURES .....	10
(i) The Issue of the 13th and 14th Bills .....	11
(ii) The Canadian Transport Commission's Auditing Process and the Railway Costing System .....	13
(iii) The Cost of Reduced Fare Employee Passes .....	16
(iv) Transfer of Additional Facilities to VIA Rail Canada Inc. ....	17
(v) Comparative Analysis of other National Railway Systems .....	18
(vi) The Issue of Comparative Subsidies to other Modes of Transportation ....	19
D. OPERATIONAL FACTORS RELATING TO ROUTE CANCELLATIONS AND TO RAILWAY PASSENGER SERVICE GENERALLY .....	19
(i) Sufficiency of Data .....	19
(ii) Effect of Route Abandonments on Passenger Rail Service Generally .....	20
(iii) The Issue of Commuter Services .....	21
(iv) Implementation and Expansion of LRC Train Services .....	22





## Recommendations

1. The Committee recommends that a special joint committee of both Houses of Parliament be created for the purpose of analyzing the contemporary and future options for passenger transportation services in Canada for the current and following decade. This study should be comprehensive and include an examination of all modes of passenger transportation. This special joint committee should have as its primary objective the presentation of recommendations that will ensure viable, economical, efficient and convenient passenger services for Canadians in all regions of the country.

2. The Committee recommends that any future decisions on passenger rail service reorganization or rationalization that involve route or service cancellations, abandonments or reductions be preceded by open and representative public hearings so that all parties concerned will have an opportunity to state their views. Furthermore, such hearings should not come to be regarded as mere formalities, but rather should be seen as an integral and indispensable part of the decision-making process. Consequently, the Committee also recommends that s. 64(1) of the *National Transportation Act* be amended, or its application be restricted by amendments to other sections of the Act to ensure it will not be used to make major reductions in passenger service without proper recourse to the Canadian Transport Commission or to Parliament.

3. The Committee recommends that an enactment providing a clear and all-encompassing legislative framework for VIA Rail Canada Inc., and in consequence for passenger rail service in this country, is an essential requirement. A good deal of delay has already taken place since the initial incorporation of the company. Time now should be regarded as of the essence and the Committee earnestly recommends the introduction of such legislation at the earliest possible date. The Committee recommends that such legislation specify the right of VIA to relevant costing data, and should specify the methods to be employed in order to obtain the necessary information either from the railways directly or through the Canadian Transport Commission. The Committee also recommends that the appropriate officials of VIA be fully consulted in the course of drafting the legislation.

4. The Committee recommends that future contractual agreements between VIA and CP Rail and CN Rail incorporate a fixed charge for each service provided and eliminate post year-end billing except for cases of demonstrable errors or oversights as found and authorized by a CTC audit.

5. The Committee recommends that the CTC audit of charges to VIA be conducted more expeditiously. If necessary in order to shorten the current unacceptably long delays in the CTC's auditing procedure, additional qualified staff should be engaged.

6. The Committee recommends that the Canadian Transport Commission commence forthwith a detailed review of Costing Order R-6313 to determine its suitability given the

major changes in passenger rail service in this country since the creation of VIA Rail Canada Inc. The Committee feels that the Order may have to be substantially amended to reflect current conditions. The Committee recommends that avoidable cost structure for the Canadian rail passenger system be adopted through amendment to the existing order or through the issuance of new railway costing order.

7. The Committee recommends that the two major railroad companies, CP Rail and CN Rail, be responsible for an initial contribution figure of two-thirds of the value of free and reduced fare employee travel passes provided by VIA with the opportunity to reduce this contribution level down to a minimum of one-third of the value on the basis of an on-time passenger train performance incentive arrangement.

8. The Committee recommends that VIA Rail Canada Inc. present a plan for the acquisition of selected passenger railway stations in Canada to the CTC and the Department of Transport. This plan should include VIA's long range goals regarding these facilities including a detailed discussion of the possibility of converting them into integrated transportation centres.

9. The Committee further recommends that prior to the acquisition of any railway stations and associated facilities, or prior to the signing of any firm contractual commitment to purchase such properties by VIA, the terms and conditions of the acquisition, including the purchase price, be examined by independent auditors and evaluators in accordance with current accounting principles, and that their findings be presented for parliamentary scrutiny and discussion.

10. The Committee recommends that the date used as a partial basis for the decision taken in last autumn's route abandonments should be re-examined in great detail in order to determine if all the facts were available and properly interpreted. This examination should be undertaken by the Railway Transport Committee of the CTC and the results of the investigation should be made public at the earliest opportunity. Furthermore, the Committee recommends that, in future, relevant information concerning particular routes that might become the subject of possible abandonment or service reductions be the object of informed public discussion prior to a decision being taken.

11. The Committee recommends that the concerned parties, namely the railways providing the service, the municipalities served, the CTC, the provincial governments and Transport Canada undertake consultations and negotiations prior to any route cancellations to ensure that commuter services will be maintained where necessary, either by VIA, or one of the other operating railways, or another entity should that be deemed desirable. The Committee emphasizes that this should be done prior to the elimination of such routes so as to avoid wholesale inconvenience and economic dislocation as a result of relatively sudden changes in long standing commuter services.

The Committee further recommends that a firm technical definition of commuter services be put forward by Transport Canada without delay. This will aid in ensuring that only routes that are truly commuter services will be transferred to provincial jurisdiction.

12. The Committee recommends that LRC train equipment be introduced in regular service on routes in the Atlantic provinces and in Western Canada as soon as is practicable. This should take place no later than 1984, barring unforeseen technological impediments.

# **Interim Report on Passenger Rail Service Provided to Canadians by Via Rail Canada Inc.**

## **FOREWORD**

This interim report is broken down into three major areas which reflect some of the major legislative, economic, and operational factors that were revealed to the Standing Senate Committee on Transport and Communications in the course of its proceedings. As in almost all instances where many issues are presented, a report must make an effort at categorizing these elements. Likewise, in almost all instances, a certain degree of arbitrariness is present in such an attempt at categorization. Most of the major areas of discussion in this interim report are inextricably intertwined. The presentation and breakdown according to headings and subheadings reflects the Committee's judgment as to a logical, and coherent presentation of these various issues. The interim report is intended to be an integral and unified document, and the Committee earnestly hopes that no one part of the Report will be employed out of context for the purpose of justifying any one point of view.

As a result of its findings thus far, it has become clear to the Committee that the issue of Canadian rail passenger services is a complex one with profound consequences. It is for this reason that the Committee is presenting, at this time, an interim report only. The Committee believes that further study is necessary, and it will continue its investigation if the current parliamentary session is not prorogued. If the current session is prorogued this summer or autumn, the Committee will ask that it be empowered to continue its study.

## **A. Introduction**

On November 5, 1981, the Standing Senate Committee on Transport and Communications commenced its hearings on the national rail passenger service provided to Canadian by VIA Rail Canada Inc. This series of hearings was instituted pursuant to the order of reference from the Senate of Canada of October 28, 1981 which reads as follows:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and



(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

While the condition of passenger rail services in this country is of ongoing concern to all Canadian parliamentarians, the action of the Governor in Council in reducing, pursuant to Order in Council P.C. 1981-2171 which took effect on 15 November 1981,<sup>(1)</sup> the passenger rail routes and services provided by VIA by some 20%, provided the initial focus for the Committee's activities. That date came and went, and the reductions in service were implemented, but many underlying issues surrounding the decision, and indeed the whole issue of the provision of railway service to the travelling public in Canada remain outstanding. This Committee heard extensive testimony and received briefs on a wide range of issues related to the topic of passenger rail services. Many of these submissions commented on the above-mentioned decision by the Governor in Council. Various other significant issues also came to light in the course of these hearings that are, in the Committee's view, highly relevant in terms of the immediate and long-range viability, and indeed survivability, of passenger rail service in Canada.

The Report of the Committee will attempt to reflect many of these concerns and will indicate both in the substantive text and in the recommendations, constructive and practical suggestions to ensure that rail passenger services will continue to play an indispensable role in Canadian transportation.

The Committee is of the view that a modern and attractive railway passenger system can and should continue to play an important part in Canada's transportation future. A comfortable railway passenger system which is well utilized by the travelling public can provide an energy-efficient and cost-efficient method of inter-city travel. In the Committee's opinion, passenger rail service is an economical and prudent investment when compared to the very high cost of subsidies needed to underwrite the construction and maintenance of facilities for air and road transportation. Furthermore, the provision of a railway alternative can serve an important function in alleviating congestion on Canada's highways and in its airports, particularly during peak travel periods. The Committee also feels that the Canadian travelling public should be provided with a convenient choice of modes of travel.

This Committee believes that Canadian passenger rail service is undergoing a fundamental change. This process is generally gradual and does not normally cause much public or parliamentary outcry at least until a gap in the evolutionary movement needs filling. This is what occurred after July 27, 1981, when it was announced that \$100 million was needed to finance new equipment acquisitions, and that this money was to be found through eliminating about one-fifth of rail passenger services in Canada. This provoked a vigorous public protest.

The Committee regards this type of drastic service cut as an unfortunate ad hoc response that has detrimental long-term ramifications for the passenger rail system in Canada. The Committee believes that this sort of very important decision should not be made as a reflex reaction to a combination of circumstances that are foreseeable and should properly be the subject of well-reasoned, long-term planning.

---

<sup>(1)</sup> The text of the Order in Council and Route Schedules is reproduced in Appendix I to this report.

For all these reasons, the Committee is of the view that a comprehensive study of Canadian passenger transportation services should be undertaken with a view to producing a model for the delivery of such services until the end of this century. The Committee believes that rail passenger service should not be examined in isolation. Therefore, the Committee concludes that a study of the future of passenger transportation in Canada should include an examination of all modes of passenger carriage and their inter-relationships. Indeed, the economics of freight transport also has profound effects upon passenger services, and the study which the Committee believes necessary should be comprehensive in its scope so as to include consideration of all elements that affect passenger carriage, including the freight component. The Committee feels that this type of study is essential and should be undertaken without delay.

The topic of passenger transportation is of concern to all Canadians. The Committee feels that Canadians from all parts of the country should be able to present their views to a body investigating this important field. The Committee is of the opinion that a special joint committee of both Houses of Parliament would be the most appropriate vehicle for carrying out this comprehensive analysis of passenger transportation in Canada. This type of study is essential and should be undertaken without delay.

**1. The Committee recommends that a special joint committee of both Houses of Parliament be created for the purpose of analyzing the contemporary and future options for passenger transportation services in Canada for the current and following decade. This study should be comprehensive and include an examination of all modes of passenger transportation. This special joint committee should have as its primary objective the presentation of recommendations that will ensure viable, economical, efficient and convenient passenger services for Canadians in all regions of the country.**

## **B. Legislative, Legal and Regulatory Matters**

### **(i) Use of Section 64 (1) *National Transportation Act***

By the implementation of Order in Council P.C. 1981-2171 dated 6 August 1981, effectively one-fifth of the passenger routes served by VIA Rail Canada Inc. were eliminated.<sup>(1)</sup> These route reductions and abandonments, which were referred to by the Minister as a "rationalization" of passenger rail services, involve the elimination of some heavily travelled and very significant train services. The Minister of Transport, in testimony before this Committee spoke of the reasons for these reductions:

If services were maintained at the present levels, \$446 million would be required for operations in 1983-84, leaving only \$90 million for capital developments. If things continue as they are now, knowing we are limited in the amount of money we can spend, we will find that we will not be able to assign the money to equipment.

---

<sup>(1)</sup> The list of routes affected as set out in the Schedules to the Order is reproduced in Appendix I.

The cuts will reduce operating deficits to \$355 million by 1983-84, which will leave \$182 million for capital. In other words, you are doubling the capital budget of VIA and, by so doing, allowing it to acquire proper equipment.<sup>(2)</sup>

This decision by the Governor in Council to effect substantial reductions in the service offered by the national rail passenger carrier was taken without public hearings or inquiry, and was not examined or adjudicated upon by the Canadian Transport Commission's (CTC) Railway Transport Committee (RTC). Had the Railway Transport Committee been seized of the matter, they would have been under the legal obligation to assess the route reductions in accordance with section 260, and particularly subsection (6) of that section, of the *Railway Act*.<sup>(3)</sup> This section sets out a number of criteria which the CTC's Railway Transport Committee is obliged to consider when evaluating a request for a route discontinuance.

In assessing an application for discontinuance, section 260 of the Act specifies that the CTC shall consider, in addition to the issue of whether or not the particular route in question remains economically viable, all matters that, in its opinion, are relevant to the "public interest". This includes, *inter alia*, the existence of alternative transportation services, the probable effect on other passenger train services, and the probable future passenger transportation needs of the area affected by the proposed route cancellation. Thus, it is clear that in such instances the Railway Transport Committee is not, in its examination of an application for a route discontinuance, confined to examining economic criteria alone. In fact, it is incumbent upon the CTC to examine factors relating to the public interest generally. In addition, the Commission can receive representations and hold public hearings on the matter. Public notice of hearings and decisions must be given.

The Governor in Council through Order in Council P.C. 1981-2171, effectively bypassed the CTC, and as a result, there was no opportunity for the public to present briefs and testimony prior to the effective implementation of the route cancellations. One can only speculate as to what degree the Governor in Council considered the factors that are set out in section 260 of the *Railway Act*, or if they were considered at all. Undoubtedly, the Governor in Council takes the position, as explained by the Minister of Transport, that the decision to effect the route reductions in order to free funds for equipment is indeed a measure that it is within the public interest to ensure the long term viability of VIA.

The legal basis upon which the Minister rested his decision is to be found in section 64(1) of the *National Transportation Act*.<sup>(4)</sup> That provision provides for the Governor in Council to vary, at any time, in his discretion and even of his own motion, any order or decision of the CTC. This use of section 64(1) of the *National Transportation Act* was the subject of litigation in the Federal Court of Canada, Trial Division in three instances arising out of these route cancellations. In these cases, the Federal Court held that the Governor in Council was acting within his proper jurisdiction in the use of section 64. The Committee recognizes that appeals in these judgments have been filed and that the matter remains sub judice and consequently refrains from expressing a definitive opinion.

<sup>(2)</sup> Senate of Canada, *Proceedings of the Standing Senate Committee on Transport and Communications*, November 10, 1982, 16:7

<sup>(3)</sup> S. 260(6) is reproduced in Appendix II.

<sup>(4)</sup> S. 64(1) is reproduced in Appendix III.



Order in Council P.C. 1981-2171 is actually titled "Order Varying Canadian Transport Commission Orders and Decisions". The Order varied a number of CTC decisions bearing dates from 1976 to early 1981 wherein the RTC had detailed the provision and frequency of passenger train service on various routes. P.C. 1981-2171 substituted the decision of the Governor in Council to eliminate or drastically reduce these specified services.

However, the Committee received testimony to the effect that while the Governor in Council may indeed vary an order of his own motion, he cannot act in such a way as to implement a decision or order which is beyond the scope and power of the CTC itself. The Committee is also of the opinion that Order in Council P.C. 1981-2171 violated the rules of natural justice.<sup>(5)</sup>

In a similar vein this Committee (i.e the Senate Committee on Transport and Communications) also feels it relevant to be mindful in its report of the fact that the initial order effecting the route cancellations was strongly attacked as being in contravention of the provisions of the *Statutory Instruments Act*. One of the grounds for this objection was that Order in Council P.C. 1981-2171 which was made on August 6, 1981 was not transmitted for registration to the Clerk of the Privy Council within seven days as is required in the *Statutory Instruments Act*. Whether the Governor in Council agreed with the assessment that Order P.C. 1981-2171 was a regulation requiring registration is not certain. However, the Order was ultimately registered prior to its implementation and came to be known as SOR/81-892. This registration took place on 3 November 1981, nearly three months after the Order was first made.

While this may appear to be no more than an adjustment of legal formality, the Committee is of the view that when there is great controversy in the public mind as well as before the courts as to the legitimacy of an action by the Governor in Council, the strictest adherence to procedural formality regarding the order in question is of considerable importance. When the Governor in Council decrees the elimination of nearly one-fifth of the entire passenger rail service in Canada without resort to the public forum, then the minute adherence to statutory provisions concerning transmittal, recording and publication of the order in question is, it seems to the Committee, to be a minimum requirement.

The stated rationale for proceeding by way of order in council pursuant to section 64(1) was that a speedy decision was necessary and that following the CTC route would involve lengthy public hearings. Furthermore, in the government's opinion, these route discontinuances were essential in order to finance additional modern equipment for VIA, and there must have been a possibility that the CTC would not, in applying the criteria of the *Railway Act* as discussed above, reach the same conclusion with respect to the route cancellation. This would have put the Minister in a difficult, undesirable, and possibly legally indefensible position of having to instruct the CTC's Railway Transport Committee as to his view of the proper decision. For all of these reasons the route cancellation bypassed the normal CTC channels.

---

<sup>(5)</sup> Paragraphs 1 and 2 of the Ninth Report of the Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments, dated 12 November 1981, which set out additional legal objections to Order in Council P.C. 1981-2171, are reproduced in Appendix IV.

Again without expressing an opinion as to the legal propriety of the use of section 64 in the manner employed by the government, the Committee expresses its deep concern about the possibility of the creation of, in its view, an entirely undesirable precedent for possible further passenger rail cutbacks. Indeed, the Minister of Transport has on several occasions indicated that the actions of last November might not be the last of that nature should situations arise in the future which, in the view of the government, would call for similar action. The Committee is concerned that successive route reductions which bypass the CTC and do not consult the people affected by these route discontinuances could ultimately reduce the passenger rail service network in most parts of Canada to a very limited secondary role. In other words, through the use of section 64, the government could effectively eliminate passenger rail service as it is now known and seek to concentrate its railway resources in one or two geographical regions such as the often-mentioned Quebec-Windsor corridor. The Committee notes that two Canadian provinces are already without passenger rail services: Prince Edward Island and Newfoundland.

The Committee is of the view that this is a trend which is not in the best interests of the people of Canada and that the successive use of Cabinet initiative without reference to the Canadian Transport Commission's Railway Transport Committee would effectively deprive the travelling public of a forum in which to state their side of the case for the maintenance of any particular routes, or indeed an entire network.

**2. The Committee recommends that any future decisions on passenger rail service reorganization or rationalization that involve route or service cancellations, abandonments or reductions be preceded by open and representative public hearings so that all parties concerned will have an opportunity to state their views. Furthermore, such hearings should not come to be regarded as mere formalities, but rather should be seen as an integral and indispensable part of the decision-making process. Consequently, the Committee also recommends that s. 64(1) of the *National Transportation Act* be amended, or its application be restricted by amendments to other sections of the Act to ensure it will not be used to make major reductions in passenger service without proper recourse to the Canadian Transport Commission or to Parliament.**

## (ii) Residual Obligations of the Existing Operating Railway Companies

Railways have played a primary role in the economic, social and political development of Canada. The Committee believes that this essential role of railways continues today. In simpler times, many railway companies provided passenger services to Canadians on a commercial basis. Through the years, these small railway companies were absorbed by the two giants of the railway industry in Canada today, Canadian Pacific Limited (CP Rail) and Canadian National Railway (CN Rail). Some of these smaller railways were acquired by outright purchase by the larger companies. Still more disappeared through a process of amalgamation and very long-term leasing whereby the current operating railways took over the entire route network and equipment of the smaller companies. These old railway mergers and reorganizations were the subject of federal and provincial enabling legislation. Most of this activity is well recorded in the old statutes, the majority dating back to before the turn of the century.

In several instances, the lessee companies which often undertook leases of railway networks for periods of over 990 years entered into agreements with the smaller lessor railways to provide specified railway passenger services. The agreements were then sanctioned by a provincial or federal legislative enactment. The degree of promised service is in some of the cases very detailed. In fact, in some instances, the actual provision of a certain number of trains per day is set out in the schedule to the enabling statute. This issue was raised before the Federal Court of Canada and continues to be the object of further proceedings in that court's appeal division. Consequently, in keeping with its stated policy, the Committee expresses no opinion on a matter which is now before the courts.

However, the Committee has considered with some interest the possibility of residual obligations of CP Rail or CN Rail where, in the course of taking over smaller railway companies, they have undertaken through contractual obligations to provide specific railway services over a given route. This matter was raised in one of the challenges to the government actions relating to last autumn's Order in Council which effected the approximate one-fifth reduction in VIA services. The Committee recognizes that this submission was rejected in first instance in the Federal Court. However, the Committee notes with interest that the door was left open in the decision of the learned trial judge as to the possibility of pursuing actions in damages by affected parties against the operating railway companies for the withdrawal of services contrary to their validly undertaken contractual obligations.

In this context, the Committee observes that CP Rail and CN Rail were providing passenger rail services in this country long before the creation of VIA Rail Canada Inc. The Committee also notes that it has pursued this line of reasoning with representatives on one of the operating railways, namely Canadian Pacific, but did not find its responses very helpful. The Committee does find itself in agreement with the representatives of CP Rail in their estimation of the serious impact of the two operating railways re-entering the passenger rail service business. No doubt the operating railways, CP Rail and CN Rail, would resist any such notion of a return to the provision of general rail passenger services when they have found the provision of equipment and services to VIA a more satisfactory enterprise.

To reiterate, the Committee is not advocating or counselling that CP Rail and CN Rail should be required to provide services which VIA has discontinued on government instructions. The Committee only notes that a serious legal issue remains outstanding in this area and awaits a final decision by the courts on this matter.

### (iii) Confidentiality and the Canadian Transport Commission

In its operation of passenger rail services in Canada, VIA has entered into contractual arrangements with CP Rail and CN Rail for such things as the use of locomotives and power units, for the maintenance of rolling stock and other equipment, for stationary facilities such as railway stations, and for roadbed services such as switching. The amounts of money involved in these contractual arrangements are very considerable indeed and, in fact, constitute the major portion of VIA's annual budget. For 1980, VIA paid approximately \$290 million to CN and \$66 million to Canadian Pacific. These charges from the operating railways to VIA take the form of monthly statements, adjusted by final post year-end bills. This billing system will be discussed in more detail later in the Report.



In presenting its bills to VIA, the two operating railways have in the past produced essentially undifferentiated, and unitemized statements. This means that charges are not broken down into components. Thus, VIA, as CP and CN's best customer for this type of service, is in a position of having to pay these charges without knowing their constituent elements, and VIA can hardly take its business elsewhere as the roadbeds in this country are operated by the two major transcontinental rail companies.

In the voluminous contractual arrangements between CP Rail, CN Rail and VIA, there are no provisions for the supply or breakdown of detailed costing data. Component charges that go into an operating railway's monthly statement to VIA cannot, on a bilateral basis, be broken down into justifiable components. In other words, if a specific amount is charged for a particular service, VIA management wishes to determine what elements are being attributed to that charge. This information has been generally unavailable to the national passenger carrier. The mechanism available to VIA to obtain this data, which its senior management feels is essential in order to evaluate the service they are obtaining for the substantial amounts of money being paid, is through the Canadian Transport Commission.

The CTC can obtain such costing data. However, the CTC takes the position that based upon section 331 of the *Railway Act*,<sup>(1)</sup> this type of information must be treated confidentially. The CTC, in its legal opinion, cannot release this data except in the face of a formal request from VIA. Then sufficient time has to be given to the CTC to make inquiries as to the validity of VIA's need for the data. An opportunity for the operating railways, namely CN Rail and CP Rail, to make their cases as to why such information should not be made available to VIA or to any other entity interested in obtaining it would also have to be provided.

It must be noted the operating railways contend that the release of such data is generally unnecessary for effective management of VIA and that further, the release of this type of information could have detrimental consequences to the railways by providing competitors such as the highway carriers (i.e. buses, and trucking firms) with valuable commercial intelligence which would provide them with an unfair advantage. In the Committee's view, this argument against releasing information to VIA is exaggerated and unreasonable. The Committee doubts whether the provision of the type of data asked for by VIA could work to the detriment of CP Rail or CN Rail. However, if that is a cause of concern to the railways, surely VIA could provide an adequate undertaking to keep pertinent data confidential and for its own use alone.

There was considerable controversy in the testimony presented by senior counsel of the Railway Transport Committee of the CTC and the general counsel for VIA as to the course of events surrounding VIA's initial request for this information. This Committee does not intend to adjudicate on this significant dispute. However, the Committee does note that this argument has benefited no one—certainly not the users of passenger rail services in this country. The Committee believes that the current system, which is largely determined by certain provisions of the *Railway Act*, works to prevent VIA from obtaining vital costing information. VIA finds itself in the undesirable position of having to embark on an adversarial course of action to obtain data which the Committee feels is needed without the

---

<sup>(1)</sup> S. 331 of the *Railway Act* is reproduced in Appendix V.

long delays such a procedure entails. The Committee notes with regret that more than two years have passed since VIA first put forward its request for costing data until March of this year when it reformulated its application in a manner presumably more in keeping with the legal requirements as perceived by the CTC. The results of this latest effort to obtain relevant costing information from the CTC remain to be seen.

The Committee feels that the access to this type of information, although not necessarily all the information sought by VIA is essential for its administrators to assess properly what are substantially unitemized statements of account that are not subject to a management audit and that amount to the major proportion of its annual operating budget. The Committee is aware of the operating railways' reluctance to making certain elements of component costing data available, but it does not favour a general refusal to provide this type of information and hopes that in the future a more cooperative, reasonable and sensitive attitude will prevail. It notes with satisfaction that such a change in attitude has become somewhat evident in recent months, especially on the part of CN Rail.

To a certain extent, this controversy arises out of an interpretation of a section of the *Railway Act*, which is the determining statute with regard to railway operations, passenger and otherwise, in this country. In the absence of an express and comprehensive statutory basis for railway passenger services, legislative regulation will, by default, fall to an Act that does not necessarily reflect nor respond to the current state of affairs in the passenger rail area. This is especially true of the procedures open to VIA to obtain necessary management information. Under the current system, an adversarial and litigious process is involved in Canada's rail passenger carrier attempts to obtain vital data. The Committee feels that the current system is therefore not adequate.

#### (iv) The Need for Legislation

VIA Rail Canada Inc. has had an inauspicious legislative beginning. It was incorporated pursuant to the *Canada Business Corporations Act* (S.C. 1974-75, c. 33 as amended) on 12 January 1977, and was thereafter acquired by the Canadian National Railway Company as a non-comprised subsidiary. In 1977, the entity was deemed to be a railway company pursuant to a \$1 Appropriation Act vote.<sup>(1)</sup> This provision allowed for VIA Rail Canada Inc. to enter into contracts with the other railway companies, subject to the approval of the Minister of Transport, in order to provide passenger rail service. The Minister of Transport was given authority to prescribe regulations concerning the conclusion of contracts with VIA Rail Canada Inc. for the provision of rail passenger services so as to "improve efficiency, effectiveness and economy in rail passenger services in Canada". Then on 1 April 1978, VIA became a Crown Corporation by Order in Council.<sup>(2)</sup>

The Committee notes with regret this use of an Appropriation Act vote to implement an important policy decision. The creation of a national passenger rail company should have had a proper and complete legislative basis. The Committee heard persuasive evidence as to the important positive effects a sound statutory foundation has had on the Amtrak system in

<sup>(1)</sup> *Appropriation Act No. 1*, Vote 52nd, (S.C. 1976-77, c. 7).

<sup>(2)</sup> P.C. 1978-954, 23 March 1978.

the United States. It may have initially appeared that VIA, being unfettered by complex and restrictive legislation, would be able to operate more freely in its formative stages. Such has not been the case. The rights and duties of the railway, in relation to the regulatory bodies with which it must contend as well as its relations with the other operating railways, and its position with respect to the Minister, are not provided for. The Committee feels that this has worked to the detriment of VIA. The senior management of VIA has, before this Committee, repeatedly urged the enactment of a Via Rail Canada Act. Apparently, discussions with the Minister on this matter have taken place. However, no timetable for the introduction of such legislation has been set.

**3. The Committee recommends that an enactment providing a clear and all-encompassing legislative framework for VIA Rail Canada Inc., and in consequence for passenger rail service in this country, is an essential requirement. A good deal of delay has already taken place since the initial incorporation of the company. Time now should be regarded as of the essence and the Committee earnestly recommends the introduction of such legislation at the earliest possible date. The Committee recommends that such legislation specify the right of VIA to relevant costing data, and should specify the methods to be employed in order to obtain the necessary information either from the railways directly or through the Canadian Transport Commission. The Committee also recommends that the appropriate officials of VIA be fully consulted in the course of drafting the legislation.**

### **C. Issues relating to Economic Factors and Financial Procedures**

The Committee wishes to express its serious reservations as to the wisdom of abandoning viable, high ridership rail services in order to free funds to finance new equipment purchases. The Committee has significant doubts as to whether the amounts expected to become available as a result of the cancellations will be as high as initially anticipated when considering the overall picture. Thus, when about one-fifth of the VIA rail passenger network is ordered abandoned as it was last November, a very substantial amount of revenue in the form of ticket sales is lost to the company. It must be kept in mind that some of the routes that were cut, especially "The Atlantic", were heavily utilized.

The rail service reductions are designed ultimately to produce a \$100 million saving but this saving will not be realized in the first budget year following the cutbacks. The words of Mr. J. F. Roberts, Chairman and President of VIA Rail Canada Inc. in his testimony before this Committee on 3 December 1981, are relevant:

I think the minister said that the changes would be worth about \$100 million, and that is quite correct. I think the estimate shows approximately \$45 million worth of savings in the first year, that is, 1982, but it escalates each succeeding year, and by 1984 it will be about \$100 million.

There are other costs involved in such an abandonment project. A considerable number of jobs were lost which forced VIA employees into early retirement or into job re-allocation, all of which will cost the company a substantial amount of money estimated by VIA to be between \$2 and \$2.5 million. In addition, a fund of up to \$30 million has been set aside, to be administered by Transport Canada, for severance pay, early or accelerated retirement,



retraining and relocation for railway employees affected by the passenger train cutbacks. As a further spin-off consequence, there will be, in the Committee's view, certain adverse effects on tourism and recreational travel in the absence of certain traditionally well-travelled train routes that were used for sightseeing and conveying passengers particularly during recreational seasons.

The consequences of such route abandonments will be felt more profoundly among certain groups of Canadians. Trains traditionally have been the mode of travel used for medium and long distances at relatively low cost to the travelling public. Passengers on these trains are trading time for considerable savings. This has been particularly true, and the Committee feels continues to remain true, for persons on fixed incomes such as pensioners, students, and many other groups. Furthermore, certain undoubted hardships will be placed upon other Canadians who are living in geographically disadvantaged areas of the country and who have made use of railway transport in order to provide them with a certain degree of employment mobility, recreational travel, and opportunities to maintain family contacts over long distances.

#### (i) The Issue of the 13th and 14th Bills

As previously mentioned, VIA receives from the two operating railroads from which it leases services, monthly statements of the charges incurred for these services. The Committee notes with concern and indeed surprise, that these statements have in the past been generally unitemized. An example of a type of charge that is in issue is that of switching. CN Rail does provide a break down of such a charge by place and time. However, there is no component data available to VIA to assist it in determining the elements that comprise the charge. Therefore, VIA cannot determine the real value of the service. VIA has confirmed that this problem has been somewhat mitigated in the most recent contract negotiations particularly with CN Rail, and that they are receiving more of the cost breakdowns. This will surely facilitate the implementation of proper management decisions given that these payments exceed more than two-thirds of VIA's entire budget.

However, the one issue that perhaps stands out more than any other in connection with financial procedures and relations between VIA and the two operating railways is the issue of the 13th and 14th bills. As one would logically expect, there are twelve monthly statements presented by the railways to VIA Rail Canada Inc. for payment. However, in addition to these invoices, the contractual arrangements sanctioned by the Canadian Transport Commission provide for the presentation of a 13th bill or yearly statement of adjustment of charges to be paid by VIA to the railways in addition to the expenses settled in the monthly statements. This 13th bill represents an opportunity for CP and CN to recoup any amounts they failed to bill in the monthly statements, either because of incorrect estimates or delays in computing various charges. It is conceivable that this might involve a refund to VIA but, not surprisingly, so far the adjustments have always meant additional charges.

In addition to the 13th bill presented after the fiscal year end, there is also provision for a so-called "14th bill". This invoice represents a final adjustment figure which the operating railways can charge to VIA after their charges have been examined and approved by the CTC. Thus VIA Rail Canada Inc. is in the unenviable position of being faced with

unpredictable and substantial charges beyond the already huge amounts paid to the operating railways for services rendered. These additional post year-end invoices have had serious effects upon VIA's ability to plan, and indeed to show profitability, and will continue to do so if the current billing structure is retained.

While the amounts of these 13th and 14th bill charges have not so far been very large in terms of percentage points per annum, this has still amounted to very substantial sums of money. For example, in 1980, the so-called 13th bill or charge from CN was in the neighbourhood of \$11.1 million. CP Rail's charges will be approximately \$3.1 million. In addition, it came to light in the course of the Committee's hearings, apparently for the first time, that there are going to be 14th bills submitted for 1979 involving a payment of approximately \$1.2 million to CP and a little over \$2 million to CN Rail.

While these percentages are small portions of VIA's total budget, it has, in the view of the senior management of VIA, and in this the Committee concurs, the effect of creating serious problems for budgeting and planning for that company. No enterprise, be it private, public or quasi-public, can function effectively without being able to control costs to the extent that this is commercially feasible. The presentation of considerable charges in the millions of dollars two and three years after the fact can only have serious detrimental consequences on the company charged with paying them. The Committee feels that the system allowing for 13th and 14th bills is not one which should be looked upon with favour for the future. The development of VIA will not be enhanced by this type of arrangement.

The Committee favours the development of a contractual arrangement between VIA on the one hand and CP and CN Rail on the other in the form of a fixed price, or fixed cost contract. This would mean that VIA would be charged a specified amount for each particular service for which it had contracted. Adjustments beyond the presentation of these billings would not be permitted. This would have two positive effects in the Committee's view. Firstly, it would establish a more reasonable commercial relationship between VIA and the operating railways which would in turn permit more rational and effective financial planning for the national rail passenger carrier. The absence of unanticipated cost adjustments beyond the corporation's fiscal year would greatly enhance its ability to conduct its affairs in a more orderly fashion.

Secondly, such an arrangement would provide a substantial incentive for the operating railways to keep their own costs down. As it stands now, the operating railways have little incentive to reduce costs incurred through inefficiencies or unprofitable procedures in that any losses are effectively passed on to VIA which, for the most part, must make good the increased charges. After all, VIA can hardly take its business elsewhere. Under a fixed cost arrangement, if a particular service could be provided at a cost lower than that set in an operating agreement, the opportunity for increased profit would presumably provide a valuable incentive in reducing railway operating costs throughout the system without entailing higher costs to VIA.

**4. The Committee recommends that future contractual agreements between VIA and CP Rail and CN Rail incorporate a fixed charge for each service provided and eliminate post year-end billing except for cases of demonstrable errors or oversights as found and authorized by a CTC audit.**

(ii) The Canadian Transport Commission's Auditing Process and the Railway Costing System

The charges made to VIA, including the 13th and 14th bills previously discussed, are the subject of audits by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission. The Committee has, in the course of its proceedings on the topic of passenger rail service, become acutely concerned with two important problems associated with these CTC audits. The first problem is the question of delays in the conduct of these audits, and the second relates to the nature of the audit itself.

In the first case, the Committee was disappointed to discover that up until this year the CTC scrutiny of charges to VIA by CP Rail and CN Rail were years in arrears. The Committee was informed that the verification of 1978-79 railway charges to VIA were completed only in March 1982. The 1980 charges are scheduled for audit completion by the end of the 1982 calendar year, while the 1981 examination of charges is to be completed by March of 1983. Thus, it is clear that VIA, and for that matter the operating railways, are faced with very substantial, and in the Committee's view, detrimental delays in obtaining the results of the CTC audits. It is true that the delays are being gradually reduced year by year. Furthermore, it was pointed out to the Committee by the CTC that the current delay is substantially shorter than it was prior to the existence of the contractual arrangements with VIA for the provision of rail passenger services. The CTC has as its goal the provision of final audit results approximately 12 months after the fact by 1984.

While the Committee is pleased to see these inordinate delays being shortened, it feels nevertheless that no commercial entity providing service to the public, be it of a private or public nature, should be expected to function with auditing delays of such considerable length. Perhaps the 12-month delay is the best that can be done under the present system; but even that, in the Committee's opinion, is not satisfactory. It must be kept in mind that VIA Rail Canada Inc. is basically a captive customer of CP Rail and CN Rail with the CTC performing an essential regulatory function. Charges made to VIA must be paid in an essentially non-competitive relationship. This magnifies the importance of the CTC audits.

What corporation could explain to its shareholders that audits for tens and indeed hundreds of millions of dollars of expenditures would not be available promptly? This would surely represent an untenable position for any management group. The Committee cannot but conclude that this has a serious detrimental affect upon the ability of VIA's management to conduct proper financial and operational planning. Surely the cost of engaging additional qualified audit personnel to the CTC staff in order to reduce the backlog in audit results would be money well spent in order to ensure that millions of dollars in charges are promptly accounted for.

**5. The Committee recommends that the CTC audit of charges to VIA be conducted more expeditiously. If necessary in order to shorten the current unacceptable long delays in the CTC's auditing procedure, additional qualified staff should be engaged.**

The second important factor relating to the CTC audits is the character or nature of the audit function. The audit conducted by the CTC may be described as one which is more concerned with whether or not a specific item or charge is of an authorized nature in relation



to the costing regulations, rather than whether value is received for the money expended. In other words, the CTC audit consists primarily of determining if the charges made were in line with the costing regulations rather than whether or not they were justifiable given the service provided. Representatives of the CTC indicated to the Committee that there is a breakdown of charges for the various components making up the charge to VIA, but that the scrutiny was not what could be described as a management audit. Rather, it is characterized as a procedural audit.

The auditing aspect of the CTC's function can have important consequences for the cost of rail passenger services. For example, CN Rail's 1980 13th bill was reduced by some \$2.4 million on the basis of a CTC preliminary determination that certain charges to VIA were too high with respect to general administration, communication and roadway maintenance costs. Nevertheless, the Committee wishes to draw attention to the fact that the scope of the audit performed by the CTC is too limited to provide necessary information for VIA's management purposes.

Given the lack of detailed costing data made available to VIA either from the railways themselves or through the CTC, VIA is placed in the unenviable position of having to pay substantially uninvestigated charges amounting to millions of dollars. While the Committee recognizes the value of the CTC audit in determining whether or not the charges are in line with the costing regulations, the inability of VIA to determine its "value for money" position is obvious. Again this can only have unfortunate effects upon management's ability to make proper decisions. The Committee recognizes the limitations on the CTC's capability or authority to conduct management type audits in accordance with acceptable management accounting practice. Consequently, this Committee urges the elimination of this problem by the provision of detailed costing data either directly to VIA or through the CTC by the two major railway companies. This supplying of detailed cost data has been sorely lacking in the past, and the Committee hopes that the trend toward a greater degree of provision of information that has apparently become evident over the past several months will continue and expand.

The CTC audits the charges made to VIA to ensure that they are in compliance with its "Railway Costing Regulations"<sup>(1)</sup> as set out in Order R-6313. This Order, first implemented in 1969, sets out the nature and categories of costs related to railway operations in Canada. Order R-6113 has been studied and revised by the CTC over the years, but the Committee feels that there is need for innovation and improvement in view of the fact that the structure of railway passenger services in this country changed dramatically when CP and CN turned over this functions to the new VIA Rail Canada Inc. For this reason, the Committee urges all participants in the regulatory process to make every effort to ensure that the costing order is, from all points of view, appropriate to the new circumstances and that it is applied with an appreciation for the contemporary state of the railway passenger industry. If necessary, changes to the order should be made through a consultative process in order to ensure that VIA is able to provide the services required of it in a commercially efficient fashion.

In this regard, the Committee was impressed by the costing method employed by the Amtrak system in the United States. There, the passenger rail authority (Amtrak) pays to

<sup>(1)</sup> Reproduced in Appendix VI.

the operating railroads, from whom it leases and purchases services, only what are known as "strictly avoidable costs". Avoidable costs, as set out in the Amtrak legislation, are essentially those costs that the railway can establish as being incurred only because of the operation or service undertaken for Amtrak. It should be noted that the definition excludes all costs that are not incurred as a result of providing the passenger service and the onus is on the operating railway to show that it falls within these terms.

Such avoidable costs do include a variable portion of the common costs, but again they must be those expenditures which would not have been made but for the provision of the passenger rail service. The avoidable costs definitely exclude from their calculation the allocation of any common costs which do not vary as a consequence of providing the service to the passenger rail system, rent, return on investment, and any other costs which the operating railway carrier cannot establish as being necessarily and reasonably incurred as a result of furnishing services to Amtrak.

In Canada, VIA does not benefit from an avoidable cost arrangement. Instead, VIA is billed on "a long-run variable cost" basis which involves payments of a portion of common expenses that are not direct results of provision of services to the passenger carrier. This produces a rather dramatic difference in budget terms. The Amtrak authority expends substantially less of its overall budget on payments to the operating railways from which it obtains services. The proportional amount is less than one-third of Amtrak's budget, while VIA pays out nearly two-thirds of its budget to CP and CN.

It should be noted, however, that in the United States, Amtrak itself has assumed direct responsibility for many services. This is particularly true in its operations in the densely populated northeastern section of its network. VIA does not discharge all of the services for which Amtrak has taken on responsibility. Presumably, were VIA to follow a similar approach, many of the dollars saved through an avoidable cost system would go to financing these services which are now provided by the other two railways in Canada.

On page 49 of a Staff Report of the Railway Transport Committee of the CTC, dated March 31, 1982, and titled "A Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches", the following statement appears:

To summarize this examination of the effects of using US strictly avoidable costing in place of Canadian long-run variable costs, there would appear to be an annual saving to VIA of the order of \$9.5 million under Train Operations, \$11.3 to \$20 million under Maintenance of Way, and \$8.5 million under Station Services. In total, the savings to VIA would therefore be in the broad range of \$30-\$40 million. There is one further adjustment to be made before finalizing this range. As indicated earlier, Amtrak has been paying incentives to the contracting railways at a rate somewhat higher than that paid by VIA. If VIA were to adopt a similar rate of incentive payment to that made by Amtrak, this would increase costs by some \$5 million, reducing the range of savings from adopting the US costing methodology to \$25-\$35 million.

VIA officials think this estimate of annual savings is conservative. They place the figure at between \$50 and \$55 million per year. Whatever the precise figure, it is clear to the Committee that there would be substantial savings for VIA if a strictly avoidable costing system was implemented in Canada.

**6. The Committee recommends that the Canadian Transport Commission commence forthwith a detailed review of Costing Order R-6313 to determine its suitability given the major changes in passenger rail service in this country since the creation of VIA Rail Canada Inc. The Committee feels that the Order may have to be substantially amended to reflect current conditions. The Committee recommends that avoidable cost structure for the Canadian rail passenger system be adopted through amendment to the existing order or through the issuance of new railway costing orders.**

**(iii) The Cost of Reduced Fare Employee Passes**

The issuance of free or reduced fare travel passes by VIA to the employees of CP Rail and CN Rail is a topic upon which the Committee wishes to touch briefly in this Report. It must be noted that the annual value of these passes in the year 1981 amounted to approximately \$13 million. Of that amount, VIA was responsible for some \$12 million having received approximately \$900,000 in compensation from the other railway companies. Under the VIA-CN operating agreement, CN Rail has an opportunity to earn back, as it were, some portion of its contribution to the railway pass fund based upon on-time passenger train performance standards as established by the operating agreement. The Committee certainly favours this type of incentive arrangement in the hope that it will produce the desired maximization of productivity. Nevertheless, the Committee feels that it would be desirable in the future to see both CP and CN contributing a greater proportion of the funds that are required to finance this employee pass program.

The Committee is aware of the fact that employee passes for reduced fare travel are widespread not only in the railway industry but in other modes as well, including bus and air carriers. The third parties concerned with this program, namely the labour unions representing the workers who benefit through the extension of these pass privileges, are an important factor in determining the extent to which these passes will be made available. That forms part of a collective labour agreement which is negotiated between the railway companies and their employees' representatives, and the Committee is certainly not advocating the elimination of the railway pass program. It is undoubtedly an important incentive in encouraging use of railway passenger services. However, as stated previously, the amounts involved are very substantial and it would, in the Committee's view, be totally appropriate to see CP Rail and CN Rail contributing in a more equitable fashion to this arrangement.

The fact that reduced fare travel passes are traditional in the transportation industry does not mean that they are inviolate as the costs of such a program mount. Rather than see a reduction in the extension of such passes, the Committee believes that an increased contribution by the two major railways providing services to VIA would ensure the continuation of this program without producing an undue financial burden on Canada's fledgling national railway passenger carrier.

**7. The Committee recommends that the two major railroad companies, CP Rail and CN Rail, be responsible for an initial contribution figure of two-thirds of the value of free and reduced fare employee travel passes provided by VIA, with the opportunity to reduce this contribution level down to a minimum of one-third of the value on the basis of an on-time passenger train performance incentive arrangement.**



#### (iv) Transfer of Additional Facilities to VIA Rail Canada

In the course of the Committee's proceedings, VIA Rail Canada Inc. expressed its desire to acquire certain other facilities associated with railway passenger services in Canada. Most specifically, the company is interested in acquiring facilities in various cities in the form of railway stations from the two major railroads. They wish in this way to cease having to pay substantial leasing charges for use of these stations. These charges, which form a global amount not broken down to show charges for individual stations, comprise part of the monthly and annual billings paid by VIA to CP Rail and CN Rail. VIA, if it were able to acquire these stations, could more easily control costs and could itself gain revenue from leasing concessions and office space in these buildings.

In addition, VIA outlined a concept which the Committee regards as most interesting: that is the development of railway stations into so-called "transportation centres" which would integrate rail service in Canada's cities with other modes of communication and transportation. The Committee believes that this type of innovative planning and use of existing facilities could constitute a major advantage in the future for railway passenger service. It is certainly an interesting idea which merits further exploration and study.

**8. The Committee therefore recommends that VIA Rail Canada Inc. present a plan for the acquisition of selected passenger railway stations in Canada to the CTC and the Department of Transport. This plan should include VIA's long range goals regarding these facilities including a detailed discussion of the possibility of converting them into integrated transportation centres.**

However, a *caveat* must be registered. The acquisition of these facilities from the operating railways would undoubtedly involve large capital expenditures. The Committee notes that it has become evident in the course of its proceedings that the current owners of these stations, namely CP Rail and CN Rail are not anxious to negotiate the transfer of these presumably profitable properties. Often these railway stations are situated in prime downtown locations in Canada's major cities and the land itself can be worth a great deal.

However, the Committee hopes that the railway companies would recognize that if they are no longer in the business of providing general passenger services, they should be ready, after appropriate negotiations to determine adequate compensation, to transfer many of these facilities to the national rail passenger carrier. Such compensation should take into account any subsidies that may have been paid over the years for the support of railway stations. Clearly, railway stations are absolutely indispensable elements in providing passenger services. Logic would indicate that such facilities should be under the control of the entity charged with providing that service.

The Committee feels it relevant to draw attention to the fact that when VIA was constituted, it acquired a great deal of equipment in the form of rolling stock from the two operating railroads at that time. Much of the equipment that was acquired at that time was antiquated and continues to require a considerable amount of maintenance and modernization. A great deal of it is ready to be scrapped.

The Committee recognizes that such a program will require substantial funds which may be difficult to underwrite given VIA's present circumstances. While the Committee

believes that modernization and innovation in railway passenger carriage is one of the keys to future success, it would not wish to see substantial funds diverted from much needed and heavily used rail passenger services.

**9. The Committee further recommends that prior to the acquisition of any railway stations and associated facilities, or prior to the signing of any firm contractual commitment to purchase such properties by VIA, the terms and conditions of the acquisition, including the purchase price, be examined by independent auditors and evaluators in accordance with current accounting principles, and that their findings be presented for parliamentary scrutiny and discussion.**

(v) Comparative Analysis of other National Railway Systems

In the course of testimony and proceedings before this Committee, there have been numerous references, comparisons and allusions to the experience of other countries with passenger rail services. Detailed information was presented by various witnesses as to the amount of government subsidies provided to railway passenger transport in a number of European countries and especially to the Amtrak system in the United States. Considerable discussion in the course of the proceedings was centered around new technology in railway passenger trains now available in England, France and Japan.

The Canadian passenger rail system does not operate in a vacuum and taking advantage of information as to technological, organizational and financial structuring of foreign railway systems, must certainly not be overlooked. It can indeed be a profitable experience for foreign analogies to be examined in sufficient detail. On the other hand, superficial comparisons with the Canadian experience are to be avoided. In every country, and this is certainly true in Canada, historical, sociological and geographical factors are most important. In the Canadian case, this particularly includes climatic factors. As well, government structuring and indeed political orientation will have profound effects upon the development of any particular transportation system. Therefore, while direct comparisons can be instructive, caution must be exercised in view of the differences in various national settings.

In almost every instance, these comparisons with foreign countries revealed an apparently higher incidence of government and private sector investment in railway passenger services and the implementation of costly, but effective advanced railway passenger technology. The Committee certainly feels that further study is merited, but cautions against wholesale importation of foreign experiences which may not be entirely applicable to Canada.

For this reason, the Committee refers back to its first recommendation regarding the establishment of a joint parliamentary committee which would be charged with studying, over a period of time, all aspects of passenger transportation policy in this country. Such a study would be deficient if it did not include an analysis of passenger transport systems in other countries. This should include discussions with foreign transportation administrators and technologists concerning their countries' experience with various aspects of administration and development of their passenger transportation systems.

#### (vi) The Issue of Comparative Subsidies to other Modes of Transportation

The issue of comparative subsidies to other forms of transportation in Canada has come up time and time again in the course of this Committee's proceedings. The arguments have ranged around whether railways are receiving a disproportionate amount of government subsidization when compared with other modes of passenger carriage. It has, on the other hand, been argued that when a true comparison is made, which takes into account all the factors associated with subsidizing a particular mode of transportation, railways are in fact relatively inexpensive when compared with the total amounts of money invested in the air and highway modes.

Particularly relevant to railways is the question of subsidies to bus lines. The conception that buses are essentially not subsidized at all by the federal or provincial governments was questioned during the course of the Committee's proceedings on the basis that buses use heavily subsidized public highways and roads in order to transport passengers. The comparative cost of building, rebuilding, conducting snow and ice removal and generally maintaining these roadways has been unfavourably compared to the cost of railway subsidies.

The roads and highways used by bus services are generally a provincial responsibility, but one must keep in mind the very considerable federal financial assistance in this field. Some examples from the recent and the present include: the "roads to resources" programs, Trans-Canada Highway subsidies, the "Urban Transportation Assistance Program" (UTAP), and the capital assistance program for intercity bus transport in the Atlantic Provinces. These are all multi-million dollar federal aid programs.

Transportation subsidies are not inherently undesirable. They should be regarded as a form of investment in the development of the country. But like any investment, the return must be calculated and must, given all the circumstances, result in a satisfactory yield. This yield need not be calculated in dollars alone. Long-term economic advantages, and social consequences should also be carefully considered. This should be kept in mind by those who have been justifying a reduction in railway subsidies on the basis that railways produce the lowest yield for the subsidy dollar.

Furthermore, the Committee cautions against wholesale superficial comparisons between one mode of transport and the other. Clearly, this type of analysis is most relevant to any discussion on Canadian transportation policy. However, the Committee has not been convinced, one way or the other, as to the strength of the arguments surrounding the real cost of subsidies on either side. For this reason, the Committee again refers back to its first recommendation and expresses its view that this issue of comparative subsidies be included in a long-range study of the future Canadian passenger transportation services.

#### **D. Operational Factors Relating to Route Cancellations and to Railway Passenger Service Generally**

##### (i) Sufficiency of Data

When the 20% reduction in passenger services was announced last autumn, the underlying rationale for this action was the need to make funds available out of VIA's



budget for new equipment. Undoubtedly, when selecting routes to be eliminated and services to be reduced, and when assessing the factors relevant to the decision to procure funds in this fashion, various statistical and other data was considered. In the course of its proceedings, the Committee has noted that there have been considerable disagreements as to the interpretation of the data on which decisions were presumably based.

For example, the ability of Transport Canada, the CTC, and the railways to isolate load factors and occupancy rates on particular portions of some of the abandoned routes was subject to question. Indeed, there was considerable discussion as to what the actual use of the terms "load factor", "occupancy rate", and "ridership" actually meant in terms of decision-making. The confusion as to the use of these terms, their applicability, and proper analysis of the data available causes the Committee some disquiet.

The Committee also notes with interest the inconsistency in the evidence as to ridership growth on passenger trains. An expert on American passenger rail service in testimony before this Committee, stated that Amtrak ridership had increased in 1981 despite declines in all other modes of passenger carriage. This appears to be in contrast to the general impression in Canada, as became evident in some of the testimony before the Committee, that passenger train use is steadily and inexorably declining in all developed countries. The Committee believes a careful re-examination of the data is necessary.

The Committee is of the view that when drastic action is taken, such as was implemented last autumn, that involves very substantial service reductions, the operational data available and considered by those in positions of authority, should be impeccable. Once a rail service is abandoned, it is rarely, if ever, reinstated. Consequently, utmost care should be taken in evaluating the available data in deciding what action is to be taken with respect to a particular route or network and every effort should be made to ensure that the data itself is sufficient and reliable.

**10. The Committee recommends that the data used as a partial basis for the decision taken in last autumn's route abandonments should be re-examined in great detail in order to determine if all the facts were available and properly interpreted. This examination should be undertaken by the Railway Transport Committee of the CTC and the results of the investigation should be made public at the earliest opportunity. Furthermore, the Committee recommends that, in future, relevant information concerning particular routes that might become the subject of possible abandonment or service reductions be the object of informed public discussion prior to a decision being taken.**

#### **(ii) Effect of Route Abandonments on Passenger Rail Service Generally**

The elimination of selected routes as a result of the decision by the Governor in Council of last fall, resulted in a substantial number of Canadians being without rail service. In addition and perhaps of equal importance, is the fact that many points within Canada are now accessible by rail only after tedious, inconvenient, and expensive detours. Substantial increases in travel time between points previously served are now a reality for train users.

Undoubtedly, it is the essence of a continued and vital passenger rail service in the future that it be heavily utilized by the travelling public. One of the principal arguments in

supporting certain individual route discontinuances was that they were not being used sufficiently by passengers. However, the Committee believes that this is something of an unbalanced equation in that now not only are many routes lost but the routes that do exist may be under-utilized due to the fact that potential passengers would have to incur increased costs and a great deal of lost time in making connections as a result of the remaining routes and schedules. This may result in a loss of revenue for VIA through a reduction in ridership on certain trains, which could in turn provide a rationale for further cutbacks. This, in the view of the Committee, would be a truly disastrous trend for rail passenger services.

This type of problem is further exacerbated by a deterioration in some services on the routes left in existence. These service problems include reduced train frequencies, less available sleeping accommodation, and a reduction in dining services. This combined with continued maintenance problems can only have negative effects on the VIA system. It is indeed commendable to wish to acquire new equipment for the system; this is in fact an essential requirement. However, if the existing routes are left to deteriorate in quantity and quality of service, the travelling public will not be much inclined to continue to use or to switch to these services.

### (iii) The Issue of Commuter Services

Some of the routes discontinued as a result of the Governor in Council's action last fall, included certain short haul passenger lines that were classified by Transport Canada as commuter services. The Committee understands commuter services to mean comparatively short distance routes involving the transport of passengers between suburban areas and a large nearby urban centre. The Committee has doubts as to whether all of the routes that were so categorized by Transport Canada are truly commuter services.

The Committee notes with concern that provincial authorities have expressed some reluctance to undertake control of this type of service in certain instances, and municipalities simply do not have the legislative or financial capability to step in should they wish to do so. This has already produced some serious problems for certain numbers of rail passenger commuters who find themselves either without service, with reduced service, or with the prospect of losing service in the near future.

**11. The Committee recommends that the concerned parties, namely the railways providing the service, the municipalities served, the CTC, the provincial governments and Transport Canada undertake consultations and negotiations prior to any route cancellations to ensure that commuter services will be maintained where necessary, either by VIA, or one of the other operating railways, or another entity should that be deemed desirable. The Committee emphasizes that this should be done prior to the elimination of such routes so as to avoid wholesale inconvenience and economic dislocation as a result of relatively sudden changes in long standing commuter services.**

**The Committee further recommends that a firm technical definition of commuter services be put forward by Transport Canada without delay. This will aid in ensuring that only routes that are truly commuter services will be transferred to provincial jurisdiction.**

#### (iv) Implementation and Expansion of LRC Train Services

The Committee is aware of the fact that a great deal of emphasis is being placed upon the introduction of the "light, rapid comfortable" (LRC) trains into the VIA system. These trains are already in regular service in the Quebec-Windsor corridor, and VIA has just committed itself to purchase an additional ten train sets from the manufacturer, Bombardier Ltd.

It is presumed that a great deal of the money supposed to become available as a result of last fall's service cuts will be directed towards the purchase of this new equipment. While the Committee welcomes the integration of this modern equipment into VIA service, it also notes with some concern that some initial difficulties have become apparent in this system. It is, of course, to be hoped that these are nothing more than "teething" problems. The Committee has been repeatedly assured by representatives of VIA that no serious or major problems have been encountered thus far in the introduction of these trains into service.

These LRC trains represent a significant technological improvement over the current equipment in use in the VIA system. The Committee has been assured that these trains provide a comfortable and modern environment for their passengers. However, the Committee notes that great savings in time are not likely to result from the introduction of these trains into service because of the fact that they cannot operate at their maximum or optimum speed because they have to travel over track and roadbeds that are used by freight trains and are poorly suited for high speed passenger train travel. The LRC trains can operate over such roadbeds, in a quiet, comfortable and efficient manner. However, in order to have them function at speeds of which they are capable, the roadbed would have to be improved and a so-called "dedicated corridor", namely a roadbed that would handle high speed passenger traffic only, might be required. This would be a very costly undertaking.

The concept of dedicated corridors, and possibly the electrification of these corridors to provide for still more advanced technology trains was raised before the Committee. Again, the costs involved in such an undertaking appear to be formidable. However, the Committee feels that the attractions and advantages of such a concept should be more thoroughly investigated in the course of a policy review.

Notwithstanding any of the reservations mentioned above, the Committee earnestly hopes that the LRC trains will indeed operate in an efficient and profitable manner. The Committee also notes with great interest that both the Minister of Transport and the President of VIA Rail Canada Inc. stated in the course of their testimony that they intend to see the LRC equipment introduced into routes beyond the Quebec-Windsor corridor in the near future. The Atlantic and Western provinces were specifically mentioned. A target date of 1984 has been mentioned. The Committee feels that it is essential that this commitment be implemented at the earliest possible moment.

**12. The Committee recommends that LRC train equipment be introduced in regular service on routes in the Atlantic provinces and in Western Canada as soon as is practicable. This should take place no later than 1984, barring unforeseen technological impediments.**



# Appendix I

Canada Gazette, Part II, Vol. 115 (No. 22) p. 3352

(Published as an Extra, November 6, 1981)

Registration  
OR/81-892 3 November, 1981

## NATIONAL TRANSPORTATION ACT

### Order Varying Canadian Transport Commission Orders and Decisions

C. 1981-2171 6 August, 1981

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 64(1) of the National Transportation Act, of its own motion hereby varies the Canadian Transport Commission Orders and Decisions referred to in Schedules I to XVII hereto in the manner set out in those schedules.

#### SCHEDULE I

*Halifax-Moncton-Saint John-Montréal Passenger-Train Service (Eastern Transcontinental "Atlantic")*

1. Order No. R-24328 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 4th day of February 1977, is hereby varied as follows:

(1) The second section 1 on page 3 of the said Order, which refers to passenger-train services provided by Canadian Pacific Limited, is revoked and the following substituted therefor:

"1. The Railways and VIA Rail Canada Inc. shall continue operation of the said passenger-train services, with the exception of the passenger-train service provided by trains 41 and 42 (now trains 11 and 12) between Montréal and Saint John which shall be discontinued between Montréal and Fredericton Junction effective the 15th day of November 1981."

2. The decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission entitled the "Final Plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service" dated June 1979 is hereby varied as follows:

(1) Clause (i) on pages 2 and 3 of the said Final Plan and all other references to the passenger-train service entitled "The Atlantic", which is provided between Halifax, Saint John, Fredericton Junction and Montréal, are deleted effective the 15th day of November 1981.

(2) The references to the bus connection provided between Fredericton and Fredericton Junction on page 11 of the said Final Plan are deleted effective the 15th day of November 1981.

#### SCHEDULE II

*Edmundston-Moncton Passenger-Train Service*

1. Order No. R-28953 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 28th day of June 1979, is hereby varied as follows:

(1) Paragraph 1(b) on page 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"(b) discontinue the operation of the passenger-train service between Edmundston and Moncton effective the 15th day of November 1981."

2. The decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission entitled the "Final Plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service" dated June 1979 is hereby varied as follows:

(1) Clause (ii) on page 7 of the said Final Plan and all other references to the provision of passenger-train service between Edmundston and Moncton are deleted effective the 15th day of November 1981.

#### SCHEDULE III

*Québec (Ste. Foy)-Chambord Passenger-Train Service*

1. Order No. R-25988 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 22nd day of December 1977, is hereby varied as follows:

(1) The second section 1 on the fourth page, under the heading "The Committee hereby orders that", of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. The Canadian National Railways and VIA Rail Canada Inc. shall not discontinue the operation of the said passenger-train services, with the exception of the passenger-train service provided by trains 176, 177, and 199 (now trains 138 and 139) between Québec (Ste. Foy) and Chicoutimi, which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

2. Order No. R-28150 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of December 1978 is hereby varied as follows:

(1) Sections 3 and 4 of the said Order which are in respect of passenger-train service between Québec and Chambord are revoked effective the 15th day of November 1981.

#### SCHEDULE IV

##### *Québec (Ste. Foy)-Hervey Junction Passenger-Train Service*

1. Order No. 28149 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of December 1978, as amended by Order No. R-28795 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 26th day of April 1979, is hereby varied as follows:

(1) Section 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"2. Canadian National Railways and VIA Rail Canada Inc. shall discontinue operation of the passenger-train service between Québec (Ste. Foy) and Hervey Junction effective the 15th day of November 1981."

#### SCHEDULE V

##### *Montréal-Labelle-Mont-Laurier Passenger-Train Service*

1. Order No. R-29129 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 12th day of June 1979, as amended by Order No. R-29407 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 7th day of August 1979, is hereby varied as follows:

(1) Paragraphs (a) to (d) of section 1 on page 2 of the said Order are revoked and the following substituted therefor:

"(a) discontinue the operation of passenger-train service between Montréal and Mont-Laurier and between Montréal and Labelle effective the 15th day of November 1981."

#### SCHEDULE VI

##### *Montréal-Sherbrooke Passenger-Train Service*

1. Order No. R-28952 dated the 28th day of June 1979, of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is hereby varied as follows:

(1) Section 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"2. Orders VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways, who are responsible for providing the passenger-train services, to discontinue the passenger-train service provided by trains 620, 621, 624 and 625 (now trains 623, 624, 625 and 626) between Montréal and Sherbrooke effective the 7th day of September 1982."

2. The decision of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission entitled the "Final Plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service" dated June 1979 is hereby varied as follows:

(1) Clause (i) on page 6 of the said Final Plan and all other references to the provision of passenger-train service between Montréal and Sherbrooke are deleted effective the 7th day of September 1982.

#### SCHEDULE VII

##### *Montréal-Lachute-Montebello-Ottawa Passenger-Train Service*

1. Order No. R-25782 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 18th day of November 1977, is hereby varied as follows:

(1) Section 1 on page 6 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc. shall not discontinue the operation of the said passenger-train services, with the exception of the passenger-train service provided by trains 132, 133, and 134 (now trains 170, 171, and 172) between Montréal, Lachute, Montebello, and Ottawa, which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

#### SCHEDULE VIII

##### *Toronto-Stouffville Passenger-Train Service*

1. Order No. R-32318 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of May 1981, is hereby varied as follows:

(1) The second section 1 on page 1 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail and Canadian National Railways shall discontinue operation of the said passenger-train service effective the 7th day of September 1982."

## SCHEDULE IX

### *Toronto-Havelock Passenger-Train Service*

1. Order No. R-32317 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of May 1981, is hereby varied as follows:

(1) Section 1 on the second page of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail and Canadian Pacific Limited shall discontinue operation of the said passenger-train service effective the 7th day of September 1982."

## SCHEDULE X

### *Edmonton-Drumheller Passenger-Train Service*

1. Order No. R-24501 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 21st day of March 1977, is hereby varied as follows:

(1) Section 3 on page 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"3. Orders that Canadian National Railways and VIA Rail Canada Inc. shall discontinue operation of the said passenger-train service effective the 15th day of November 1981."

## SCHEDULE XI

### *Prince Albert-Saskatoon-Regina Passenger-Train Service*

1. Order No. R-29855 WD of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 8th day of November 1979, is hereby varied as follows:

(1) Section 1 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways

(a) shall not discontinue the operation of the passenger-train service provided by trains 680 and 683 between Regina and Saskatoon; and

(b) shall discontinue the operation of the passenger-train service provided by trains 680 and 683 between Saskatoon and Prince Albert effective the 15th day of November 1981."

## SCHEDULE XII

### *Sudbury-White River Passenger-Train Service*

1. Order No. 1981-01 of the Review Committee of the Canadian Transport Commission dated the 12th day of February 1981, as amended by Order No. 1981-03 of the Review Committee dated the 17th day of July 1981, is hereby varied as follows:

(1) Sections 2 and 3 of the said Order are revoked and the following substituted therefor:

"2. During the off-peak period of the year, VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall provide, on the transcontinental passenger-train service between Sudbury and White River, the local passenger, mail and express services now provided by trains 185 and 186 effective the 15th day of November 1981. During the off-peak period of the year, local passenger-train service provided by trains 185 and 186 shall be discontinued effective the 15th day of November 1981.

3. During the peak period of the year, VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall operate a tri-weekly local passenger train service, which also provides mail and express services, in each direction between Sudbury and White River, Ontario, effective the 15th day of November 1981."

## SCHEDULE XIII

### *Capreol-Hornepayne Passenger-Train Service*

1. Order No. 30915 dated the 29th day of May 1980, of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is hereby varied as follows:

(1) Section 4 of the said Order is revoked effective the 15th day of November 1981.

## SCHEDULE XIV

### *Winnipeg-Armstrong Passenger-Train Service Sudbury-Capreol-Winnipeg Passenger-Train Service*

1. Order No. 30914 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of May 1980, is hereby varied as follows:

(1) Sections 3 to 5 of the said Order are revoked and the following substituted therefor:

"3. Passenger-train service between Capreol and Winnipeg shall be provided by VIA Rail Canada Inc. and the Canadian National Railways.

4. Effective the 15th day of November 1981, Capreol shall be used as the terminal for passenger-train service provided by trains 7 and 8, with a connecting bus service to be provided between Capreol and Sudbury."

## SCHEDULE XV

### *Western Transcontinental Passenger-Train Service Toronto-Barrie Passenger-Train Service*

1. Order No. R-22125 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 29th day of January 1976, is hereby varied as follows:



(1) Section 1 on page 2 of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian Pacific Limited shall not discontinue operation of the said passenger-train service, with the exception of the passenger-train service between Montréal and Ottawa (via Vankleek Hill) which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

2. Order No. R-22346 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated the 26th day of February 1976, is hereby varied as follows:

(1) Section 1 on the second page of the said Order is revoked and the following substituted therefor:

"1. VIA Rail Canada Inc. and Canadian National Railways shall not discontinue operation of the said passenger-train service, with the exception of the passenger-train service provided by trains 168 and 169 (now trains 146 and 147) between Toronto and Barrie, which shall be discontinued effective the 7th day of September 1982, and the passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and the passenger-train service between Jasper and Vancouver which shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

3. The "Final Plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service" of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission dated October 1977 as implemented by Order No. R-26520 of the Railway Transport Committee dated the 8th day of March 1978 and as amended is hereby varied as follows:

(1) Clauses (i) to (iv) under the heading "The Final Plan" on page 1 of the said Final Plan are hereby revoked and the following substituted therefor:

"(i) a daily Montréal-Toronto-Vancouver train via Thunder Bay, Winnipeg and Calgary effective the 15th day of November 1981. The present passenger-train service between Montréal and Ottawa (via Vankleek Hill) shall be discontinued effective the 15th day of November 1981;

(ii) coach service for the passenger-train services between Ottawa and Sudbury and between Saskatoon and Edmonton effective the 15th day of November 1981; and

(iii) full service for passenger-train service between Edmonton and Jasper effective the 15th day of November 1981.

The passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and passenger-train service between Jasper and Vancouver shall be discontinued effective the 15th day of November 1981."

## SCHEDULE XVI

1. Order No. R-31300 dated the 14th day of August 1980 of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is hereby varied as follows:

(1) Groups 6, 7 and 23 of Schedule I of the said Order are revoked effective the 15th day of November 1981.

(2) Groups 1, 3, 5, 16, 17, 22, and 25 of Schedule I of the said Order are revoked and the following groups dated the 15th day of November 1981 substituted therefor effective the 15th day of November 1981.

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: I

Page: I-1A

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
01 Halifax-Truro	CN	21	21	Connecting highway service / Service routier de correspondance
02 Sydney-Truro	CN	14	14	
03 Truro-Amherst	CN	14	14	
04 Charlottetown-Amherst	—	7	7	
05 Amherst-Moncton	CN	14	14	
06 Charlottetown-Moncton	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
07 Moncton-Campbellton	CN	14	14	
08 Campbellton-Matapédia	CN	7	7	
09 Gaspé-Matapédia	CN	7	7	
10 Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	
11 Mont-Joli-Charny	CN	14	14	
12 Sainte-Foy-Charny	CN	14	14	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: I

Page: I-1B

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
3 Charny-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
4 Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
5 Saint John / Saint-Jean- Fredericton Jct.	CP	7	7	
6 Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
8 Sherbrooke-Saint-Hyacinthe	CN	7	7	
9 Saint-Hyacinthe-Montréal	CN	35	35	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 3

Page: I-3

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
303 McGivney-Fredericton	-	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 5

Page: I-5

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
501 Montréal-Hervey Jct.	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
503 Hervey Jct.-Senneterre	CN	3	3	
504 Senneterre-Cochrane	CN	3	3	
505 Senneterre-Val-d'Or	—	6	6	
506 Hervey-Rivière-à-Pierre	CN	3	3	
508 Rivière-à-Pierre-Chambord	CN	3	3	
509 Chambord-Chicoutimi	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
510 Chambord-Dolbeau	—	7	7	



## SCHEDULE/TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP/GROUPE: 16

Page: I-16

Date: November 15, 1981/

Le 15 novembre 1981

Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal/ Normale	Peak/ Pointe	
1602 Ottawa-North Bay	CP	3	3	
1603 North Bay-Sudbury	CP	3	3	
1604 Sudbury-White River	CP	7	10	
1605 White River-Thunder Bay	CP	7	7	
1606 Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7	CN, Norcran Jct.-Winnipeg
1607 Winnipeg-Regina	CP	14	14	CN, Winnipeg-Portage La Prairie
1608 Regina-Calgary	CP	7	7	
1609 Calgary-Kamloops	CP	7	7	
1610 Kamloops-Vancouver	CP	7	7	CN, Sapperton-Vancouver

## SCHEDULE/TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP/GROUPE: 17

Page: I-17A

Date: November 15, 1981/

Le 15 novembre 1981

Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal/ Normale	Peak/ Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14	Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	—	3	3	Connecting highway service/ Service routier de correspondance
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

Page: I-16

Date: November 15, 1981 /

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 16

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1602 Ottawa-North Bay	CP	3	3	
1603 North Bay-Sudbury	CP	3	3	
1604 Sudbury-White River	CP	7	10	
1605 White River-Thunder Bay	CP	7	7	
1606 Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7	CN, Norcran Jct.-Winnipeg
1607 Winnipeg-Regina	CP	14	14	CN, Winnipeg-Portage la Prairie
1608 Regina-Calgary	CP	7	7	
1609 Calgary-Kamloops	CP	7	7	
1610 Kamloops-Vancouver	CP	7	7	CN, Sapperton-Vancouver

## SCHEDULE / TABLEAU: I

Page: I-17A

Date: November 15, 1981 /

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14	Northbound—Southbound (see also 1501) En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound—Southbound (see also 1501) En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	—	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Page: I-17B

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	
1714 Edmonton-Jasper	CN	3	3	
1716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 22

Page: I-22

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
2201 Regina-Saskatoon	CN	7	7	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 25

Page: I-25

Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
2501 Jasper-Prince Rupert	CN	3	3	



# SCHEDULE XVII

1. Order No. R-31300 dated the 14th day of August 1980, of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission is hereby varied as follows:

(1) Groups 10 and 11 of Schedule I of the said Order are revoked effective the 7th day of September 1982.

(2) Groups 1 and 17 of Schedule I of the said Order dated the 15th day of November 1981 are revoked and the following groups dated the 7th day of September 1982 substitute therefor effective the 7th day of September 1982.

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: I

Page: I-1A

Date: September 7, 1982 /

Le 7 septembre 1982

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
101 Halifax-Truro	CN	21	21	Connecting highway service / Service routier de correspondance
102 Sydney-Truro	CN	14	14	
103 Truro-Amherst	CN	14	14	
104 Charlottetown-Amherst	—	7	7	
105 Amherst-Moncton	CN	14	14	Connecting highway service / Service routier de correspondance
106 Charlottetown-Moncton	—	7	7	
107 Moncton-Campbellton	CN	14	14	
108 Campbellton-Matapédia	CN	7	7	
109 Gaspé-Matapédia	CN	7	7	
110 Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	
111 Mont-Joli-Charny	CN	14	14	
112 Sainte-Foy-Charny	CN	14	14	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: I

Page: I-1B

Date: September 7, 1982 /  
Le 7 septembre 1982

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
113 Charny-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
114 Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
115 Saint John / Saint-Jean- Fredericton Jct.	CP	7	7	
116 Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
119 Saint-Hyacinthe-Montréal	CN	28	28	

## SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Page: I-17A

Date: September 7, 1982 /  
Le 7 septembre 1982

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	8-9	8-9	Northbound—Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound—Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
703 Washago-South Parry	CN	7	7	
704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
705 Sudbury-Capreol	CN	3	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	
1714 Edmonton-Jasper	CN	3	3	
1716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

## Appendix II

### *The Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 260(6)*

(6) In determining whether an uneconomic passenger-train service or parts thereof should be discontinued, the Commission shall consider all matters that in its opinion are relevant to the public interest including, without limiting the generality of the foregoing,

- (a) the actual losses that are incurred in the operation of the passenger-train service;
- (b) the alternative transportation services, including any highway or highway system serving the principal points served by the passenger-train service, that are available or are likely to be available in the area served by the service;
- (c) the probable effect on other passenger train service or other passenger carriers of the discontinuance of the service, or of parts thereof; and
- (d) the probable future passenger transportation needs of the area served by the service.



## Appendix III

*National Transportation Act*, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 64(1)

Governor in Council may vary or rescind

64. (1) The Governor in Council may at any time, in his discretion, either upon petition of any party, person or company interested, or of his own motion, and without any petition or application, vary or rescind any order, decision, rule or regulation of the Commission, whether such order or decision is made *inter partes* or otherwise, and whether such regulation is general or limited in its scope and application; and any order that the Governor in Council may make with respect thereto is binding upon the Commission and upon all parties.

---

## Appendix IV

Paragraphs 1 and 2 of the *Ninth Report of the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments*, in *Minutes of Proceedings and Evidence*, 12 November 1981, 45:4

1. In accordance with its permanent reference, section 26 of the *Statutory Instruments Act*, S.C. 1970-71-72, c. 38, your Joint Committee has determined to draw to the special attention of both Houses SOR/81-892, Order Varying Canadian Transport Commission Orders and Decisions. (For convenience this regulation will be referred to as “the Order”.)

2. Your Joint Committee’s objections to the Order rest on four of its criteria, namely:

“Whether any Regulation or other Statutory Instrument within its terms of reference, in the judgment of the Committee;

2. has not complied with the provisions of the *Statutory Instruments Act* with respect to transmittal, recording, numbering or publication;

4. makes some unusual or unexpected use of the powers conferred by the enabling statute...

8. appears for any reason to infringe...the rules of natural justice;

10. in the absence of express authority to that effect in the enabling statute or prerogative, appears to amount to the exercise of a substantive legislative power properly the subject of direct parliamentary enactment, and not merely to the formulation of subordinate provisions of a technical or administrative character properly the subject of delegated legislation;”

## Appendix V

*Railway Act*, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 331

### Information bearing on costs

331. Where information concerning the costs of a railway company or other information that is by its nature confidential is obtained from the company by the Commission in the course of any investigation under this Act, such information shall not be published or revealed in such a manner as to be available for the use of any other person, unless in the opinion of the Commission such publication is necessary in the public interest. 1966-67, c. 69, s. 70.

---

## Appendix VI

Canadian Transport Commission, *Railway Costing Regulations*

### FOREWORD

On March 28, 1977, Canadian Pacific Limited (CP) applied to the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission for an amendment to the existing cost regulations as set out in Order R-6313. Specifically, CP requested that income tax be included in the cost of capital for the purposes of sections 253, 256, 258, 260 and 261 of the *Railway Act*. A hearing into this application was held in Ottawa between May 14 and June 5, 1979. During the course of the hearing the application was amended to apply to only sections 256, 258 and 261 of the *Railway Act*.

The Railway Transport Committee (the Committee) rendered its Decision on August 17, 1979. The *Railway Costing Regulations* reflect that Decision. The Railway Costing Regulations 1980-3 Rail were registered pursuant to the *Statutory Instruments Act* on May 1, 1980, Registration No. SOR/80-310. Subsequently, on December 9, 1980, by Order C.T.C. 1980-12, paragraph 5(5)(a) of the Regulations was revoked and replaced by the paragraph which is found in the attached Consolidation of the Railway Costing Regulations. The Registration No. under the *Statutory Instruments Act* for this amendment is SOR/80-940 dated December 10, 1980.

The *Railway Costing Regulations* are essentially the same as those regulations found in Order R-6313. Certain substantive changes have, of course, been made to reflect the Committee's Decision of August 17, 1979. In view of the relationship between the *Railway Costing Regulations* and Order R-6313, the "Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations" remain valid except as modified by the Decision of August 17, 1979 in respect of cost submissions for the years 1979 and following. Moreover, R-6313 in its entirety (including the Reasons) remains applicable for cost submissions filed with the Committee for the years prior to 1979.

Finally, all persons making use of the present Office Consolidation of the Railway Costing Regulations are advised that it has received the sanction of the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, but that the Consolidation has no official sanction from any other branch of the Government of Canada.

REGULATIONS RESPECTING COSTS FOR THE PURPOSES OF SECTIONS 252  
TO 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 AND 330 OF THE RAILWAY ACT, C.T.C. 1980-3  
RAIL, SOR/80-310 1 May, 1980 as amended by C.T.C. 1980-12, SOR/80-940 10  
December 1980.

*Short Title*

1. These Regulations may be cited as the *Railway Costing Regulations*.

*Interpretation*

2. In these Regulations,

"Act" means the *Railway Act*; (*Loi*)

"branch line" means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part, is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any subsidiary, secondary, local or feeder line of railway; (*embranchement*)

"Committee" means the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission; (*Comité*)

"costs" means

(a) in relation to a branch line, for the purpose of calculating actual loss, the costs that after allowing a reasonable period of time for adjustment to the new condition, would have been avoided or would be avoided by a company if, in any financial year, it did not maintain and operate the branch line and did not incur the variable cost of carrying the traffic originating or terminating on the line irrespective of when or in what manner or by whom such costs were incurred, and

(b) in relation to a passenger-train service, for the purpose of calculating actual loss, the costs that after allowing a reasonable period of time for adjustment to the new



condition, would have been avoided or would be avoided by a company in the carriage of passengers by the service if, in any financial year, the company did not operate the service irrespective of when or in what manner or by whom such costs were incurred; (*frais*)

“passenger-train service” means such train or trains of a company as are capable of carrying passengers and are declared by an order of the Committee, for the purposes of sections 260 and 261 of the Act, to comprise a passenger-train service; (*service de trains de voyageurs*)

“Uniform Classification of Accounts” means the uniform classification and system of accounts prescribed by the Commission pursuant to section 328 of the Act. (*classification uniforme des comptes*)

### *Application*

3. Subject to section 11 and to any exemption ordered by the Commission pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*, these Regulations shall apply in respect of cost submissions filed by all companies under the jurisdiction of the Commission for the year 1979 and the following years.

### *Variable Costs of the Carriage of Goods*

4. For the purposes of these Regulations, the variable cost of the carriage of goods referred to in section 278 of the Act shall

(a) be calculated on the basis of carloads of thirty thousand pounds in the standard railway equipment for such goods and such other weights as are required for purposes of determining a rate; and

(b) if the goods concerned may move between points in Canada by alternative routes of two or more railway companies, be computed on the basis of the costs of the lowest cost rail route.

### *Actual Loss Under Sections 252 to 258, 260 and 261 of the Act*

5. (1) For the purposes of the calculation of actual loss under sections 252 to 258 and 260 and 261 of the Act, costs in relation to a branch line or in relation to a passenger-train service shall, subject to subsections (2) to (5), be based on expense accounts maintained under the *Uniform Classification of Accounts* and accounts reconcilable therewith or on such special studies of items and factors of costs as the Committee may order pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*.

(2) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included an allowance for depreciation on a periodic basis

(a) that will reflect the annual decline in the net value that could be realized from the salvage of depreciable road property that the Committee is satisfied could or would be retired if the line were abandoned or the service discontinued, and that is required for continued operation; and

(b) at rates approved under the *Uniform Classification of Accounts* applied to the book value of such other depreciable assets and of such new assets as the Committee is satisfied are required for continued operation of the line or service.

(3) In computing the costs of a company for the purpose of section 256, 258 or 261, there shall be included in the costs, for the last year of operation prior to abandonment of a line or discontinuance of a service that had previously been ordered retained, an allowance for depreciation on such new assets as the Committee is satisfied are required to comply with the order for retention, which allowance for depreciation shall be equal to the undepreciated cost of such new assets calculated by deducting from the actual cost of the assets their salvage value and the accumulated depreciation allowed on them for subsidy purposes in previous years.

(4) In computing costs of a company for the purposes of section 253 or 260, there shall be included an allowance for cost of capital as follows:

(a) either

(i) the rate of return on capital, excluding any allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the salvage value of the road property that the company proposes to retire if the line is abandoned or the service discontinued, to an amount not exceeding the net book investment, computed on the basis of the group plan or accruing depreciation, or

(ii) the rate of return on capital, excluding any allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the net book investment of the road property that the company proposes to retire if the line is abandoned or the service discontinued, on condition that the company can develop depreciation charges and net investment calculations acceptable to the Committee as reflecting the specific aging characteristics of the road property; and

(b) the rate of return on capital, excluding any allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the application is made, applied to the net book value of all other property that the Committee is satisfied is required in the operation of the line or service.

(5) In computing the costs of a company for the purposes of section 256, 258 or 261, there shall be included an allowance for cost of capital as follows:

(a) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the computation is made, applied to the salvage value of the road property that the Committee is satisfied could or would be retired if the line were abandoned or the service discontinued and that the Committee is satisfied is required for purposes of continued operation of the line or service, to an amount not exceeding the net book investment computed on the basis of the group plan of accruing depreciation;

(b) where the Committee is satisfied that investments in new assets are necessary for the continued operation of the line or service, there shall be applied to the net book value of such investments the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the investments in new assets are made; and

(c) the rate of return on capital, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for the company at the time the computation is made, applied to the net book value of all other property that the Committee is satisfied is necessary for continued operation of the line or service.

#### *Categories of Costs to Appear in Cost Submissions*

6. For the purposes of the calculation of actual loss under sections 252 to 258 and 260 and 261 of the Act, the following categories of costs shall be shown in the cost submissions, with a separation between "labour" and "material and other" costs and, in the case of branch lines, a separation between "on-line" and "off-line" costs:

(a) "Category I cost" being all expenses that can be directly identified with the branch line or with the passenger-train service through company records;

(b) "Category II cost" being transportation and maintenance expenses that would be avoided if the line were abandoned or the service discontinued and that are shared in common with other traffic or other services, including the off-line costs of traffic originating or terminating on the branch line;

(c) "Category III cost" being all other expenses that would be avoided if the branch line were abandoned or the passenger-train service discontinued and that are not included in Categories I and II, including, where appropriate,

(i) superintendence expense,

(ii) traffic expense,

(iii) general expense,

(iv) communications expense, and

(v) non-revenue freight expense; and

(d) "Category IV cost" being the cost of capital calculated on the basis set forth in subsections 5(4) and (5).

#### *Basis of Costs for Purposes of Sections 264, 272 and 276 to 278*

7. For the purposes of section 264, 272, and 276 to 278 or for other purposes pertaining to rates for the carriage of goods,

(a) costs shall be variable costs based either on the expense accounts maintained under the *Uniform Classification of Accounts* and accounts reconcilable therewith or on such special studies of items and factors of costs as the Committee orders pursuant to section 46 of the *National Transportation Act*, and shall include the increases or decreases in



rail operations expenses resulting from changes in the volume of traffic, after allowing a reasonable period of time for adjustment in view of the traffic to be handled;

(b) there shall be included in the variable costs an allowance for cost of capital based on a rate of return, including an allowance for income tax, that, in the opinion of the Committee, is appropriate for CP Rail (a Division of Canadian Pacific Limited) applied to the variable portion of the net book value of the assets related to the movement of the traffic; and

(c) variable costs shall be shown in the cost submissions separated between “labour” and “material and other” costs, in the categories identified in the costing manuals filed pursuant to any order of the Committee.

### *Specific Costs*

8. Whenever specific costs are known or can be readily determined from company records, such costs shall be used in lieu of averaged or allocated costs.

### *Costing Manuals to be Filed*

9. Cost submissions made pursuant to these Regulations shall be prepared in accordance with such costing manuals as the Committee shall, by order, require.

### *Information to be Made Available to the Committee*

10. Railway companies shall make available to the Committee all unit costs, output units and other statistical and supporting information required by order from time to time by the Committee in determining whether cost submissions are acceptable for purposes of the Act.

### *Cost Submissions for Other than Class I Railways*

11. Cost submissions to the Committee by railways other than Class I railways shall be made as follows:

(a) the submissions shall be based on direct costing to the extent feasible;

(b) where feasible, an empirical adaptation of factors employed by Class I railways shall be made for other than direct assignment of costs;

(c) cost submissions shall be in the same form as those prescribed for Class I railways and shall be supported by a complete description of the methods and procedures used in determining output units and in assigning and allocating cost; and

(d) cost submissions shall include an allowance for cost of capital as follows:

(i) where the railway companies have developed a capital structure satisfactory to the Committee, at an approved cost of capital rate developed in the same manner as prescribed for Class I railways in these Regulations, or

(ii) where the railway companies have not developed a capital structure satisfactory to the Committee, at a cost of capital rate prescribed by the Committee.

### *Applications Under Section 106*

12. Applications for abandonment of any line of railway under section 106 of the Act shall be accompanied by a statement of costs and revenues, showing the actual loss incurred in the operation of the line of railway, prepared in the same manner as these Regulations require for the purposes of actual loss calculations under section 253 of the Act, unless the Committee directs otherwise pursuant to section 46 of the *National Transport Act*.

## **Appendix VII**

Issue	Date	Witnesses
15	81-11-05	Mr. Les Benjamin, M.P.,
16	81-11-10	The Hon. Jean-Luc Pepin, P.C., M.P. Minister of Transport; Mr. Garth Campbell, Vice-President of Marketing, VIA Rail Canada Inc.; Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration; Mr. Ken Henderson, Director General, Railway Transportation.
17	81-11-17	The Hon. Don Mazankowski, P.C., M.P.; Mr. Thomas Siddon, M.P.
18	81-11-26	Mr. Guy Chartrand, President, Transport 2000, Canada; Mr. David L. Jeanes, Member of Transport 2000, Ottawa Region.
19	81-12-03	VIA Rail Canada Inc.: Mr. J.F. Roberts, Chairman and President; Mr. J. Hanna, Vice-President, Finance and Administration; Mr. G. Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of the Company; Mr. G.C. Campbell, Vice-President, Marketing.
20	81-12-10	Mr. G.C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments. Canadian Transport Commission: Mr. J.T. Gray, Chairman; Dr. J. Heads, Executive Director; Mr. D.I. Murray, Chief, Special Costing Studies; Mr. W.S. Nasi, Assistant Director, Rail Services Analysis Branch; Mr. K.W. Thompson, Senior Counsel.

- 21      82-02-11      C.P. Rail:  
Mr. H.C. Wendlandt, Senior Solicitor;  
Mr. W.H. Somerville, General Manager, Grain and Passenger  
Service.
- 22      82-02-25      C.P. Rail:  
Mr. H.C. Wendlandt, Senior Solicitor;  
Mr. D.J. Deegan, Assistant Secretary.
- 23      82-03-04      Railway Transport Committee of the Canadian Transport  
Commission:  
Mr. John Magee, Chairman;  
Dr. John Heads, Executive Director;  
Mr. K.W. Thompson, Senior Legal Advisor.
- 24      82-03-11      VIA Rail Canada Inc.:  
Mr. J.F. Roberts, Chairman, President and Chief Executive  
Officer;  
Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of  
the Company;  
Mr. B.E. Horsman, Vice-President, Operations.
- 25      82-03-18      CN Rail:  
Mr. R.E. Lawless, President;  
Mr. J.H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger;  
Mr. P.H.B. Casgrain, Director, CN Rail Costing.
- 26      82-03-25      Mr. G.C. Eglington, Counsel, Joint Committee on Regulations  
and other Statutory Instruments.
- 27      82-06-03      Mr. John DeLora, Director, Michigan Passenger Foundation;  
Railway Transport Committee of the Canadian Transport  
Commission:  
Dr. J. Heads, Executive Director;  
Mr. D. Parry, Assistant Director, Costing Systems Development,  
Rail Economic Analysis Branch;  
Mr. D.I. Murray, Chief, Special Costing Studies Rail Economic  
Analysis Branch;  
Mr. P. Dawes, Senior Analysis, Rail Services Analysis, Rail  
Economic Analysis Branch;  
Mr. D. Merritt, Senior Research Analyst, Costing Systems  
Development, Rail Economic Analysis Branch;  
Mr. J.A.D. McNeil, Chief, Systems Applications and  
Determinations, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis  
Branch.



## Transport Canada:

Mr. Robert Giroux, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration;

Mr. Robert Titley, Director General, Rail Passenger.

## VIA Rail Canada Inc.:

Mr. J. Frank Roberts, Chairman, President and Chief Executive  
Officer;

Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, Law and Secretary of  
the Company.

## Canadian Transport Commission:

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel;

Dr. John Heads, Executive Director, Railway Transport  
Committee.











M. P. Dawes, analyste principal, Développement des systèmes du prix de revient;  
M. D. Merritt, analyste principal (recherche), Développement des systèmes du prix de revient;  
M. J.A.D. McNeil, chef, Développement des systèmes du prix de revient.

Transports Canada:  
M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;  
M. Robert Titley, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs.  
VIA Rail Canada Inc.:  
M. J. Frank Roberts, président du conseil, président-directeur général;  
M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général.  
Commission canadienne des transports:  
M. Keith Thompson, avocat-conseil, Transport ferroviaire;  
M. John Heads, directeur exécutif, Comité des Transports par chemins de fer.

82-06-10

28



20	81-12-10	M. G.C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires. Commission canadienne des transports: M. J.T. Gray, président; M. J. Heads, directeur exécutif; M. D.I. Murray, chef, Etudes spéciales sur l'établissement du prix de revient; M. W.S. Nasi, directeur adjoint, Analyse des services ferroviaires; M. K.W. Thompson, conseiller principal.
21	82-02-11	C.P. Rail: M. H.C. Wendlandt, avocat principal; M. W.H. Somerville, directeur général, Service de transport passagers et céréalier.
22	82-02-25	C.P. Rail: M. H.C. Wendlandt, avocat principal; M. D.J. Deegan, secrétaire adjoint.
23	82-03-04	Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports: M. John Magee, président; M. John Heads, directeur exécutif; M. K.W. Thompson, avocat principal.
24	82-03-11	VIA Rail Canada Inc.: M. J.F. Roberts, président du conseil, président-directeur général; M. Gabriel Fortin, Q.C., vice-président aux affaires juridiques et secrétaire général; M. B.E. Horsman, vice-président, Exploitation.
25	82-03-18	CN Rail: M. R.E. Lawless, président; M. J.H. Easton, directeur général, CN Rail Voyageurs; M. P.H.B. Casgrain, CN Rail, Etablissement du prix de revient.
26	82-03-25	M. G.C. Eglington, conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires.
27	82-06-03	M. John DeLora, Directeur, Michigan Passenger Foundation; Commission canadienne des transports—Comité des transports par chemins de fer: M. J. Heads, Directeur exécutif; M. D. Parry, directeur adjoint, Développement des systèmes du prix de revient; M. D.I. Murray, chef, Etudes spéciales sur l'établissement du prix de revient;

d) les états doivent comprendre une allocation au titre du coût du capital établie selon l'une ou l'autre des façons suivantes:

(i) lorsque la compagnie de chemin de fer a établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on applique un taux approuvé établi de la manière prescrite dans le présent règlement pour les compagnies de la Classe I, ou

(ii) lorsque la compagnie de chemin de fer n'a pas établi une structure de capital satisfaisant le Comité, on utilise un taux prescrit par le Comité.

#### *Demandes présentées en vertu de l'article 106*

12. Sauf directive contraire du Comité aux termes de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, les demandes d'abandon d'une ligne de chemin de fer en vertu de l'article 106 de la Loi doivent être accompagnées d'un état des frais et revenus, indiquant la perte réelle subie à cause de l'exploitation de cette ligne et rédigé de la manière exigée par le présent règlement aux fins du calcul de la perte réelle selon l'article 253 de la Loi.

## Annexe VII

Fasc.	Date	Témoins
-------	------	---------

15	81-11-05	M. Les Benjamin, député.
----	----------	--------------------------

16	81-11-10	L'honorable Jean-Luc Pepin, c.p., député, ministre des Transports;
----	----------	--

		M. Garth Campbell, vice-président du Marketing, VIA Rail Canada Inc.;
--	--	---

		M. Robert Giroux, administrateur, Administration canadienne des transports de surface;
--	--	--

		M. Ken Henderson, directeur général, Transport ferroviaire.
--	--	---

17	81-11-17	L'honorable Don Mazankowski, c.p., député;
----	----------	--

		M. Thomas Siddon, député.
--	--	---------------------------

18	81-11-26	M. Guy Chartrand, président, Transport 2000, Canada;
----	----------	--

		M. David L. Jeanes, membre de Transport 2000, Outaouais.
--	--	--

19	81-12-03	VIA Rail Canada Inc.;
----	----------	-----------------------

		M. J.F. Roberts, président du conseil et directeur général;
--	--	---

		M. J. Hanna, vice-président des finances et de l'administration;
--	--	--

		M. G. Fortin, c.r., vice-président du contentieux et secrétaire
--	--	---

		général;
--	--	----------

		M. G.C. Campbell, vice-président du Marketing.
--	--	--

*nationale sur les transports*, et comprennent les hausses ou les baisses des dépenses de l'exploitation ferroviaire résultant de changements dans le volume du trafic, après un temps raisonnable d'adaptation à ces changements;

b) il doit être inclus, dans les coûts variables, une allocation pour le coût du capital qui est fondée sur un taux de rendement, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour CP Rail (Division de Canadien Pacifique Limitée) et qui est appliqué à la fraction variable de la valeur comptable nette des éléments d'actif reliés au mouvement du trafic; et

c) les coûts variables doivent être indiqués dans les états de frais en faisant la distinction entre la «main-d'œuvre» et les «matériaux et autres frais», sous les catégories prévues dans les manuels de calcul des prix de revient déposés en vertu d'une ordonnance du Comité.

#### *Frais précis*

8. Lorsque les frais précis sont connus ou qu'on peut les établir facilement à l'aide des archives de la compagnie, on doit utiliser ces frais plutôt que des estimations fondées sur des moyennes ou des allocations.

#### *Manuels de calcul des frais*

9. Les états de frais soumis en vertu du présent règlement doivent être établis selon les manuels de calcul des frais prescrits par le Comité, par voie d'ordonnance.

#### *Renseignements à divulguer au Comité*

10. Les compagnies de chemins de fer doivent divulguer au Comité tous les frais unitaires, les unités de production et autres données statistiques ou renseignements que celui-ci exige par voie d'ordonnance en vue de déterminer si les états de frais sont acceptables aux fins de la Loi.

#### *Etats de frais à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I*

11. Les états de frais déposés auprès du Comité à l'égard de chemins de fer n'appartenant pas à la Classe I sont soumis aux exigences suivantes:

- a) les états doivent être fondés sur le calcul direct des frais, si possible;
- b) on doit, si possible, adapter d'une manière empirique les facteurs utilisés par les chemins de fer de la Classe I, pour les attributions de frais non directes;
- c) les états doivent revêtir la même forme que celle prescrite pour les états des chemins de fer de la Classe I; il doit y être annexée une description complète des méthodes utilisées pour la détermination des unités de production et pour l'attribution et l'allocation des frais; et



7. Aux fins des articles 264, 272, et 276 à 278, et à d'autres fins relatives aux taux du transport de marchandises,

a) les frais sont les coûts variables fondés soit sur les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et des comptes qui y sont conciliables, soit sur les études spéciales des articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la Loi

*Base des frais aux fins des articles 264, 272 et 276 à 278*

d) «frais de la catégorie IV»: le coût du capital calculé de la manière prévue aux paragraphes 5(4) et (5).

(v) les dépenses de fret non payant; et

(iv) les dépenses de communication, et

(iii) les dépenses générales,

(ii) les dépenses de trafic,

(i) les dépenses de surintendance,

c) «frais de la catégorie III»: toutes les autres dépenses qui seraient évitées si l'embranchement était abandonné ou le service de trains de voyageurs supprimé, et qui ne sont pas incluses dans les catégories I et II; elles comprennent

b) «frais de la catégorie II»: les dépenses de transport et d'entretien qui seraient évitées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui sont engagés en commun avec des dépenses pour d'autres trafics ou services, y compris les frais hors-ligne du trafic partant de l'embranchement ou y aboutissant;

a) «frais de la catégorie I»: les dépenses que l'on peut directement rattacher à l'embranchement ou au service de trains de voyageurs, d'après les archives de la compagnie;

6. Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, on doit indiquer dans les états de frais les catégories de frais suivantes, en faisant la distinction entre les «main-d'œuvre» et les «matériaux et autres frais» et, dans les cas d'embranchements, entre les «frais sur ligne» et les «frais hors-ligne»:

*Catégories de frais à utiliser dans les états de frais*

c) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont nécessaires à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

b) lorsque le Comité est convaincu que l'investissement dans de nouveaux éléments d'actif est nécessaire à la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, on doit appliquer à la valeur comptable nette de cet investissement le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment dudit investissement; et

a) le taux de rendement du capital, y compris une allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment du calcul, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie qui, de l'avis du Comité, pourraient être ou seraient enlevées si la ligne était abandonnée ou le service supprimé et qui, de l'avis du Comité, sont requises pour la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation;

(5) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante:

b) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur comptable nette de tous les autres biens qui, de l'avis du Comité, sont requis pour l'exploitation de la ligne ou du service.

(ii) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui, de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué au montant d'investissement comptable net des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, à condition toutefois que les calculs établis par la compagnie pour les frais de dépréciation et le montant de l'investissement net soient reconnus par le Comité comme une juste évaluation de l'usure des installations de la voie; et

(i) le taux de rendement du capital, à l'exclusion de toute allocation au titre de l'impôt sur le revenu, qui de l'avis du Comité, est approprié pour la compagnie au moment de la demande, appliqué à la valeur de récupération des installations de la voie que la compagnie a l'intention d'enlever si la ligne est abandonnée ou le service supprimé, jusqu'à concurrence du montant de l'investissement comptable net, calculé en fonction du plan de groupe d'accumulation de la dépréciation, ou

a) l'un ou l'autre des montants obtenus en appliquant

(4) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 253 ou 260, il doit être inclus une allocation au titre du coût du capital, calculée de la façon suivante:

(3) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, une allocation pour la dépréciation des nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour que la compagnie se conforme à une ordonnance de maintien, doit être incluse pour l'année d'exploitation antérieure à l'abandon d'une ligne ou à la suppression d'un service qui avait été maintenu par voie d'ordonnance; cette allocation est égale au coût non déprécié de ces nouveaux éléments d'actif qu'on obtient en déduisant du coût réel des éléments d'actif leur valeur de récupération et la dépréciation accumulée admise aux fins de subventions au cours des années précédentes.

la continuation de l'exploitation de la ligne ou du service.

b) à des taux approuvés selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et appliqués à la valeur comptable d'autres éléments d'actif dépréciables ou de nouveaux éléments d'actif qui, de l'avis du Comité, sont requis pour

supprimé, et qui sont requises pour la continuation de l'exploitation; et

a) qui tient compte de la baisse annuelle de la valeur nette qui pourrait être obtenue par la récupération des installations dépréciables de la voie, lesquelles, de l'avis du Comité,

(2) Dans le calcul des frais d'une compagnie aux fins des articles 256, 258 ou 261, il doit être inclus une allocation périodique pour la dépréciation

*les transports.*

5. (1) Aux fins du calcul de la perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi, les frais relatifs à un embranchement ou à un service de trains de voyageurs sont calculés, sous réserve des paragraphes (2) à (5), d'après les comptes de dépenses établis selon la Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*) et les comptes qui y sont conciliables, ou d'après les résultats d'études spéciales sur les articles et facteurs relatifs aux frais que le Comité peut ordonner en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur*

*Perte réelle en vertu des articles 252 à 258, 260 et 261 de la Loi*

fonction des coûts du parcours le moins coûteux.

b) s'il est possible de transporter des marchandises en cause entre des lieux situés au Canada sur différents parcours de deux ou plusieurs compagnies de chemin de fer, en

a) en fonction de chargements de trente mille livres dans des wagons utilisés normalement pour ces marchandises, et de tout autre poids nécessaire à l'établissement d'un taux; et

4. Aux fins du présent règlement, le coût variable du transport des marchandises visé à l'article 278 de la Loi est calculé

*Coût variable du transport des marchandises*

3. Sous réserve de l'article 11 et de toute autre exemption ordonnée par la Commission en vertu de l'article 46 de la *Loi nationale sur les transports*, le présent règlement s'applique aux états de frais déposés par les compagnies de chemin de fer relevant de la Commission pour 1979 et les années suivantes.

### *Application*

(*passenger-train service*)

«service de trains de voyageurs» désigne les trains d'une compagnie qui sont capables de transporter des voyageurs et qui sont déclarés par une ordonnance du Comité, aux fins des articles 260 et 261 de la Loi, comprendre un service de trains de voyageurs.

«Loi» désigne la *Loi sur les chemins de fer*; (*Act*)

été engagés; (*costs*)

b) relativement à un service de trains de voyageurs et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à exploiter le service de transport de voyageurs, indépendamment de quand, comment et par qui les frais ont



a) relativement à un embranchement et aux fins du calcul de la perte réelle, les frais qu'une compagnie, après un temps raisonnable d'adaptation, épargnerait si elle n'avait pas, dans une année financière donnée, à entretenir et, à exploiter l'embranchement, ni à supporter les coûts variables du trafic partant de la ligne ou y aboutissant, indépendamment de quand, comment et par qui ces frais ont été engagés; (*costs*)

«frais» désigne,

«embranchement» désigne une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie située au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer, et comprend toute partie de cette ligne, auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer; (*branch line*)

«Comité» désigne le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; (*Committee*)

«Classification uniforme des comptes (*Uniform Classification of Accounts*)» désigne la classification et le système uniformes de comptes prescrits par la Commission en vertu de l'article 328 de la Loi; (*Uniform Classification of Accounts*)

2. Dans le présent règlement,

### Définitions

ferroviaires.

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur le calcul des frais*

### Titre abrégé

RÈGLEMENT SUR LE CALCUL DES FRAIS AUX FINS DES ARTICLES 252 À 261, 264, 272, 276, 277, 278, 329 ET 330 DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER, C.C.T. 1980-3 RAIL, DORS/80-310 1<sup>er</sup> mai 1980 tel que modifié par C.C.T. 1980-12, DORS/80-940 10 décembre 1980.

Enfin, on informe les usagers que la codification administrative du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires a été sanctionnée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports; il n'a cependant été approuvé par aucune direction du gouvernement du Canada.

Ce règlement correspond essentiellement aux dispositions de l'ordonnance R-6313, mais comporte certains changements importants conformes à la décision susmentionnée du Comité. Compte tenu de la similitude entre le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* et l'ordonnance R-6313, les «Motifs de l'ordonnance R-6313 Règlements concernant les frais» restent valables dans la mesure où ils ne sont pas modifiés par la décision du 17 août 1979 en ce qui a trait aux états financiers de 1979 et des années subséquentes. De plus, l'ordonnance R-6313 et ses motifs continuent de s'appliquer intégralement dans le cas des états financiers déposés auprès du Comité avant 1979.

Renseignements relatifs aux frais

331. Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemin de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rende utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public. 1966-67, c. 69, art. 70.

Commission canadienne des transports, *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*

## AVANT-PROPOS

Le 28 mars 1977, Canadien Pacifique Limitée (CP) demandait au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports de modifier les règlements en vigueur concernant les frais, énoncés dans l'ordonnance R-6313, en incluant l'impôt sur le revenu dans le coût du capital aux fins d'application des articles 253, 256, 258, 260 et 261 de la *Loi sur les chemins de fer*. Au cours de l'audience afférente, qui s'est tenue à Ottawa du 14 mai au 5 juin 1979, la requête a été modifiée pour ne plus viser que les articles 256, 258 et 261 de ladite loi.

Le 17 août 1979, le Comité des transports par chemin de fer (le Comité) rendait sa décision, que traduit le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*. Le règlement sur le calcul des frais ferroviaires (1980-3, Rail) a été enregistré conformément à la Loi sur les textes réglementaires, le 1<sup>er</sup> mai 1980, enregistré n<sup>o</sup> DORS/80-310. Par la suite, le 9 décembre 1980, l'ordonnance n<sup>o</sup> 1980-12 de la C.C.T. annulait l'alinéa 5 (5) a) du Règlement et le remplaçait par l'alinéa qui se trouve dans la codification ci-jointe du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. Cette modification a été enregistrée le 10 décembre 1980 sous le numéro DORS/80-940, conformément à la Loi sur les textes réglementaires.

### Annexe III

*Loi nationale sur les transports*, chap. N-17, alinéa 64(1)

64. (1) Le gouverneur en conseil peut à toute époque, à sa discrétion, soit à la requête d'une partie, personne ou compagnie intéressée, soit de son propre mouvement et sans aucune requête ni demande à cet égard, modifier ou rescinder toute ordonnance, décision, règle ou règlement de la Commission, que cette ordonnance ou décision ait été rendue *inter partes* ou autrement, et que ce règlement ait une portée et une application générale ou restreintes; et tout décret que le gouverneur en conseil prend à cet égard lie la Commission et toutes les parties.

### Annexe IV

Paragraphe 1 et 2 du *Neuvième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires*, *Procès-verbaux et témoignages*, 12 novembre 1981, 45:4.

1. Conformément à son Ordre de renvoi permanent, article 26 de la *Loi sur les textes réglementaires*, S.C. 1970-71-72, c. 38, votre Comité mixte a décidé d'attirer spécialement l'attention des deux Chambres sur le DORS/81-892, Décret modifiant les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des transports. (Pour faciliter les choses, ce règlement sera désormais désigné sous le nom «décret».)

2. L'opposition de votre Comité mixte face à ce décret repose sur quatre de ses critères, à savoir:

«Si un règlement ou autre texte réglementaire relevant de sa compétence, de l'avis du Comité:

2. ne s'est pas conformé aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*, soit sur le plan de la transmission, de l'enregistrement, de la numérotation ou de la publication;

4. utilise de manière inhabituelle ou inattendue les pouvoirs que lui confère la loi habilitante...

8. paraît pour une raison quelconque enfreindre...les règles de justice naturelle;

10. en l'absence d'autorisation formelle à cet effet dans la loi habilitante ou la prérogative, semble équivaloir à l'exercice d'un pouvoir législatif de fond devant faire l'objet d'un décret parlementaire, et non pas seulement à la formulation de dispositions subordonnées d'une nature technique ou administrative devant être l'objet de législation déléguée;»



Segment / Tronçon	Track owned by / la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Peak / Pointe	Notes
		Normal /	Normal /		
1713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1714 Edmonton-Jasper	CN	3	7	3	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
1717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

*Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, Chap. R-2, Art. 260(6)*

Questions à examiner

(6) Lorsqu'elle décide si un service non rentable de trains de voyageurs ou des parties de celui-ci doivent ou non être supprimés, la Commission doit examiner toutes les questions qui, à son avis, concernent l'intérêt public et notamment, sans limiter la portée générale de ce qui précède,

- a) les pertes réelles subies du fait de l'exploitation du service de trains de voyageurs;
- b) les autres moyens de transport, notamment toute route ou système routier desservant les principaux points desservis par le service de trains de voyageurs, dont dispose ou dont disposera vraisemblablement la région desservie par le service;
- c) l'effet probable qu'aurait, pour d'autres services de trains de voyageurs ou d'autres transporteurs de voyageurs, la suppression totale ou partielle du service; et
- d) les futurs besoins qui se manifesteront probablement en matière de transport des voyageurs dans la région desservie par le service.

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Pointe /	Normal / Pointe /	
13 Charny-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
14 Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
15 Saint John / Saint-Jean- Fredericton Jct.	CP	7	7	
16 Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
19 Saint-Hyacinthe-Montréal	CN	28	28	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Pointe /	Normal / Pointe /	
1701 Toronto-Barrie	CN	8-9	8-9	Northbound-Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	Northbound-Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	CN	3	3	
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	Connecting highway service / Service routier de correspondance

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
101 Halifax-Truro	CN	21	14	21	
102 Sydney-Truro	CN	14	14	14	
103 Truro-Amherst	CN	14	14	14	
104 Charlottetown-Amherst	—	7	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
105 Amherst-Moncton	CN	14	14	14	Connecting highway service / Service routier de correspondance
106 Charlottetown-Moncton	—	7	7	7	
107 Moncton-Campbellton	CN	14	14	14	
108 Campbellton-Matapédia	CN	7	7	7	
109 Gaspé-Matapédia	CN	7	7	7	
110 Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	7	
111 Mont-Joli-Charney	CN	14	14	14	
112 Sainte-Foy-Charney	CN	14	14	14	

## ANNEXE XVII

1. L'ordonnance n° R-31300 rendue le 14<sup>e</sup> jour d'août 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les groupes 10 et 11 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

(2) Les groupes I et 17 du Tableau I de ladite ordonnance remplacés par les groupes suivants datés du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982, à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

Page: I-1A

Date: September 7, 1982 /  
Le 7 septembre 1982

GROUP / GROUPE: I

SCHEDULE / TABLEAU: I  
VIA RAIL CANADA INC.



Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
713 Saskatoon-Edmonton	CN	7	7	
714 Edmonton-Jasper	CN	3	3	
716 Kamloops Jct.-Kamloops	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
717 Kamloops-Kelowna	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
201 Regina-Saskatoon	CN	7	7	

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
501 Jasper-Prince Rupert	CN	3	3	

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 16

Page: I-16  
Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon		Track owned by / Prop. de la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)					
1602	Ottawa-North Bay	CP	3	3	CN, Norcan Jct.-Winnipeg CN, Winnipeg-Portage la Prairie CN, Sapperton-Vancouver
1603	North Bay-Sudbury	CP	3	3	
1604	Sudbury-White River	CP	7	10	
1605	White River-Thunder Bay	CP	7	7	
1606	Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7	
1607	Winnipeg-Regina	CP	14	14	
1608	Regina-Calgary	CP	7	7	
1609	Calgary-Kamloops	CP	7	7	
1610	Kamloops-Vancouver	CP	7	7	

SCHEDULE / TABLEAU: I

VIA RAIL CANADA INC.

GROUP / GROUPE: 17

Page: I-17A  
Date: November 15, 1981 /  
Le 15 novembre 1981

Segment / Tronçon	Track owned by / Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
1701 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14	Northbound—Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)  Northbound—Southbound (see also 1501) / En direction nord—en direction sud (voir aussi 1501)  Connecting highway service / Service routier de correspondance
1702 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9	
1703 Washago-South Parry	CN	7	7	
1704 South Parry-Sudbury	CP	7	7	
1705 Sudbury-Capreol	—	3	3	
1706 Capreol-Hornepayne	CN	3	3	
1707 Hornepayne-Nakina	CN	3	3	
1708 Nakina-Armstrong	CN	3	3	
1709 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3	
1710 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3	
1711 Farlane-Winnipeg	CN	3	4	

SCHEDULE/TABLEAU: I		GROUP/GROUPE: 16		Page: I-16 Date: November 15, 1981/ Le 15 novembre 1981	
Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes	
		Normal/ Pointe	Normal/ Pointe		
02 Ottawa-North Bay	CP	3	3		
03 North Bay-Sudbury	CP	3	3		
04 Sudbury-White River	CP	7	10		
05 White River-Thunder Bay	CP	7	7		
06 Thunder Bay-Winnipeg	CP	7	7		
07 Winnipeg-Regina	CP	14	14		
08 Regina-Calgary	CP	7	7		
09 Calgary-Kamloops	CP	7	7		
10 Kamloops-Vancouver	CP	7	7		
CN, Norcan Jct.-Winnipeg					
CN, Winnipeg-Portage La Prairie					
CN, Sapperton-Vancouver					

SCHEDULE/TABLEAU: I		GROUP/GROUPE: 17		Page: I-17A Date: November 15, 1981/ Le 15 novembre 1981	
Segment/Tronçon	Track owned by/ Prop. de la voie	Minimum frequency per week (each direction)/ Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes	
		Normal/ Pointe	Normal/ Pointe		
01 Toronto-Barrie	CN	13-14	13-14		Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
02 Barrie-Washago	CN	8-9	8-9		Northbound-Southbound (see also 1501)/ En direction nord-en direction sud (voir aussi 1501)
03 Washago-South Parry	CN	7	7		
04 South Parry-Sudbury	CP	7	7		
05 Sudbury-Capreol	—	3	3		Connecting highway service/ Service routier de correspondance
06 Capreol-Hornepayne	CN	3	3		
07 Hornepayne-Nakina	CN	3	3		
08 Nakina-Armstrong	CN	3	3		
09 Armstrong-Sioux Lookout	CN	3	3		
10 Sioux Lookout-Farlane	CN	3	3		
11 Farlane-Winnipeg	CN	3	4		



Segment / Tronçon	Track owned by / la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
303	McGivney-Frédéricton	—	7	Service routier de correspondance / Connecting highway service /

Segment / Tronçon	Track owned by / la voie	Normal / Normale	Peak / Pointe	Notes
501	Montréal-Hervey Jct.	CN	3	Service routier de correspondance / Connecting highway service /
503	Hervey Jct.-Senneterre	CN	3	
504	Senneterre-Cochrane	CN	3	
505	Senneterre-Val-d'Or	—	6	
506	Hervey-Rivière-à-Pierre	CN	3	
508	Rivière-à-Pierre-Chambord	CN	3	
509	Chambord-Chicoutimi	CN	3	
510	Chambord-Dolbeau	—	7	Service routier de correspondance / Connecting highway service /

Segment / Tronçon	Track owned by / la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
Halifax-Truro	CN	21	21	
Sydney-Truro	CN	14	14	
Truro-Amherst	CN	14	14	
Charlottetown-Amherst	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
Amherst-Moncton	CN	14	14	
Charlottetown-Moncton	—	7	7	Connecting highway service / Service routier de correspondance
Moncton-Campbellton	CN	14	14	
Campbellton-Matapédia	CN	7	7	
Gaspe-Matapédia	CN	7	7	
Matapédia-Mont-Joli	CN	7	7	
Mont-Joli-Charney	CN	14	14	
Sainte-Foy-Charney	CN	14	14	

Segment / Tronçon	Track owned by / la voie	Minimum frequency per week (each direction) / Fréquence minimum par semaine (chaque direction)		Notes
		Normal / Normale	Peak / Pointe	
Charney-Saint-Hyacinthe	CN	28	28	
Moncton-Saint John / Saint-Jean	CN	7	7	
Saint John / Saint-Jean- Fredericton Jct.	CP	7	7	
Fredericton-Fredericton Jct.	CP	7	7	
Sherbrooke-Saint-Hyacinthe	CN	7	7	
Saint-Hyacinthe-Montreal	CN	35	35	

voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) qui doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

2. L'ordonnance n° R-22346 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des modifications comme suit:

(1) L'article 1 de la deuxième page de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs Barrie-Toronto assuré par les trains 168 et 169 (présentement les trains 146 et 147), qui doit être supprimé à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982, de même que du service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et du service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver qui doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

3. Le «Plan définitif pour le service de l'Ouest de trains par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports en octobre 1977, mis en vigueur par l'ordonnance n° R-26520 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 8<sup>e</sup> jour de mars 1978 et modifié, est par les présentes modifié comme suit:

(1) Les articles (i) à (iv) se trouvant sous le titre «Plan définitif» à la page 1 dudit Plan définitif sont par les présentes abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

## ANNEXE XVI

«(i) un train quotidien Montréal-Toronto-Vancouver via Thunder Bay, Winnipeg et Calgary à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981. Le service actuel de trains de voyageurs entre Montréal et Ottawa (via Vankleek Hill) doit être supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981;»

(ii) le service de voyageurs pour les services de trains voyageurs entre Ottawa et Sudbury et entre Saskatoon et Edmonton à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981; et

(iii) le service complet pour le service de trains de voyageurs entre Edmonton et Jasper à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

Le service de trains de voyageurs entre Winnipeg et Saskatoon et le service de trains de voyageurs entre Jasper et Vancouver doivent être supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

1. L'ordonnance n° R-31300 rendue le 14<sup>e</sup> jour d'août 1981 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les groupes 6, 7, et 23 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

(2) Les groupes 1, 3, 5, 16, 17, 22 et 25 du Tableau I de ladite ordonnance sont annulés et sont remplacés par les groupes suivants datés du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981, compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.



1. L'exploitation dudit service de voyageurs à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.»

## ANNEXE X

*Service de trains de voyageurs Edmonton-Drumheller*

1. L'ordonnance n° R-24501 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 21<sup>e</sup> jour de mars 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 3 en page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

3. Ordonne aux Chemins de fer Nationaux du Canada et à VIA Rail Canada Inc. de cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.»

## ANNEXE XI

*Service de trains de voyageurs Prince Albert-Saskatoon-Regina*

1. L'ordonnance n° R-29855 WD rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 8<sup>e</sup> jour de novembre 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

1. VIA Rail Canada Inc. et les Chemins de fer Nationaux du Canada

a) ne cesseront pas l'exploitation du service de trains de voyageurs assuré par les trains 680 et 683 entre Regina et Saskatoon; et

## ANNEXE XII

*Service de trains de voyageurs Sudbury-White River*

1. L'ordonnance n° 1981-01 rendue par le Comité de révision de la Commission canadienne des transports le 12<sup>e</sup> jour de février 1981 et modifiée par l'ordonnance n° 1981-03 rendue par le Comité de révision le 17<sup>e</sup> jour de juillet 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 2 et 3 de ladite ordonnance sont abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

2. Durant la saison régulière de l'année, VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée devront fournir par le service de trains transcontinentaux de voyageurs entre Sudbury et White River les services locaux de trains assurés par les trains 185 et 186 à compter du 15<sup>e</sup> jour de

novembre 1981. Durant la saison régulière de l'année, le service local de trains de voyageurs assuré par les trains 185 et 186 sera supprimé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

## ANNEXE XIII

*Service de trains de voyageurs Capreol-Hornepayne*

1. L'ordonnance n° 30915 rendue le 29<sup>e</sup> jour de mai 1980 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 4 de ladite ordonnance est abrogé à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

## ANNEXE XIV

*Service de trains de voyageurs Winnipeg-Armstrong-Sudbury-Capreol-Winnipeg*

1. L'ordonnance n° 30914 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1980 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 3 à 5 de ladite ordonnance sont abrogés et sont remplacés par ce qui suit:

3. Le service de trains de voyageurs entre Capreol et Winnipeg devra être fourni par VIA Rail Canada Inc. et par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

4. A compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981, Capreol devra servir de terminus pour le service de trains de voyageurs assuré par les trains 7 et 8, un service d'autocars correspondant devant être exploité entre Capreol et Sudbury.»

## ANNEXE XV

*Service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs Service de trains de voyageurs Toronto-Barrie*

1. L'ordonnance n° R-22125 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de janvier 1976 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 à la page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

1. VIA Rail Canada Inc. et Canadien Pacifique Limitée ne doivent pas cesser l'exploitation dudit service de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de

*Service de trains de voyageurs Québec (Sainte-Foy)–Hervey  
Jonction*

ANNEXE IV

2. L'ordonnance n° R-28150 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de décembre 1978 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les articles 3 et 4 de ladite ordonnance, au sujet du service de trains de voyageurs entre Québec (Sainte-Foy) et Chambord, sont révoqués à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

1. L'ordonnance n° 28149 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de décembre 1978 et modifiée par l'ordonnance n° R-28795 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 26<sup>e</sup> jour d'avril 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 2 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

\*2. Les Chemins de fer Nationaux du Canada et VIA Rail Canada Inc. devront supprimer à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 le service de trains de voyageurs entre Québec (Sainte-Foy) et Hervey Jonction.\*

ANNEXE V

*Service de trains de voyageurs Montréal–Labelle–  
Mont-Laurier*

1. L'ordonnance n° R-29129 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 12<sup>e</sup> jour de juin 1979 et modifiée par l'ordonnance n° R-29407 rendue par le Comité des transports le chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 7<sup>e</sup> jour d'août 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Les paragraphes a) à d) de l'article 1 de la page 2 de ladite ordonnance sont révoqués et sont remplacés par ce qui suit:

\*a) cesser d'exploiter à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981 le service de trains de voyageurs entre Montréal et Mont-Laurier et entre Montréal et Labelle.\*

ANNEXE VI

*Service de trains de voyageurs Montréal–Sherbrooke*

1. L'ordonnance n° R-28952 rendue le 28<sup>e</sup> jour de juin 1979 par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 2 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

ANNEXE VII

*Service de trains de voyageurs Montréal–Lachute–  
Montebello–Ottawa*

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux d'«voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) La clause (i) de la page 6 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs assuré entre Montréal et Sherbrooke, sont par les présentes supprimées à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.

ANNEXE VIII

*Service de trains de voyageurs Toronto–Stouffville*

1. L'ordonnance n° R-23318 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 de la page 1 de ladite ordonnance est révoqué et est remplacé par ce qui suit:

\*1. VIA Rail et les Chemins de fer Nationaux du Canada cesseront l'exploitation dudit service de trains de voyageurs à compter du 7<sup>e</sup> jour de septembre 1982.\*

ANNEXE IX

*Service de trains de voyageurs Toronto–Havelock*

1. L'ordonnance n° R-32317 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 29<sup>e</sup> jour de mai 1981 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) L'article 1 de la seconde page de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

# Annexe I

Gazette du Canada Partie II, Vol. 115, (n° 22) pp. 3352 ss.

géné comme l'«Atlantique», assuré entre Halifax, Saint-Jean, Fredericton Junction et Montréal, sont supprimés à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

(2) toute mention, à la page 11 dudit Plan définitif, du service d'autocar correspondant assuré entre Fredericton et Fredericton Junction, est supprimée à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

## ANNEXE II

*Service de trains de voyageurs Edmundston-Moncton*

1. L'ordonnance n° R-28953 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 28<sup>e</sup> jour de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le paragraphe 1 b) de la page 2 de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

«b) cesser l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Edmundston et Moncton à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981».

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de trains transcontinentaux de voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) La clause (ii) de la page 7 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs assuré entre Edmundston et Moncton, sont par les présentes supprimées à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981.

## ANNEXE III

*Service de trains de voyageurs Québec (Sainte-Foy)-Chamford*

1. L'ordonnance n° R-25988 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 22<sup>e</sup> jour de décembre 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 en la quatrième page se trouvant sous «Le comité ordonne par les présentes ce qui suit» de ladite ordonnance est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

\*1. Les Chemins de fer Nationaux du Canada et VIA Rail Canada Inc. ne devront pas supprimer lesdits services de trains de voyageurs, exception faite du service de trains

Enregistré  
ORS/81-892 3 novembre 1981  
JOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS  
Décret modifiant les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des Transports  
C.P. 1981-2171 6 août 1981

Sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports, le gouverneur général en conseil, sur sa propre motion, modifie les présentes, et conformément aux annexes I à XVII jointes, les Ordonnances et Décisions de la Commission canadienne des Transports mentionnées auxdites annexes.

## ANNEXE I

*Service de trains de voyageurs Halifax-Moncton-Saint-Jean-Montréal (Transcontinental Est «Atlantique»)*

1. L'ordonnance n° R-24328 rendue par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports le 4<sup>e</sup> jour de février 1977 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) Le second article 1 de la page 3 de ladite ordonnance concernant le service de trains de voyageurs fourni par Canadien Pacifique Limitée est abrogé et est remplacé par ce qui suit:

\*1. Les compagnies ferroviaires et VIA Rail Canada Inc. devront continuer d'exploiter lesdits services de trains de voyageurs, exception faite du service de trains de voyageurs assuré par les trains 41 et 42 (présentement les trains 11 et 12) entre Montréal et Saint-Jean qui sera supprimé entre Montréal et Fredericton Junction à compter du 15<sup>e</sup> jour de novembre 1981».

2. La décision du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports intitulée «Plan définitif pour le service de trains transcontinentaux de voyageurs» et datée de juin 1979 est par les présentes modifiée comme suit:

(1) la clause (i) des pages 2 et 3 dudit Plan définitif et toute autre mention du service de trains de voyageurs dési-





Le comité est au courant du fait qu'on insiste beaucoup sur la mise en service de trains «légers, rapides et confortables» (LRC) dans le réseau VIA. Ces trains offrent déjà un service régulier dans le corridor Québec-Windsor, et VIA vient de s'engager à acheter dix trains de plus de Bombardier Ltée.

On suppose qu'une grande partie des sommes qu'auraient dû libérer les réductions de service de l'automne dernier devraient servir à acheter ce matériel neuf. Bien que le comité approuve l'intégration de ce matériel moderne, il note aussi avec une certaine inquiétude qu'on commence à constater certaines difficultés. Il est à espérer, bien sûr, que ce ne sont là que des problèmes de mises au point. Les représentants de VIA ont assuré, à plusieurs reprises, au comité qu'ils n'avaient constaté aucun problème sérieux, jusqu'ici, dans la mise en service de ces trains.

Ces trains LRC représentent une amélioration technologique appréciable par rapport au matériel qu'utilise actuellement VIA et les voyageurs les trouvent modernes et confortables. Le comité note, toutefois, que leur mise en service ne permettra pas vraisemblablement d'économiser grand temps, étant donné qu'ils ne peuvent rouler à leur vitesse maximale, puisqu'ils doivent circuler sur des voies ferrées et des terre-pleins utilisés par les trains de marchandises et convenant assez peu à un train rapide de voyageurs. Les trains LRC peuvent rouler sur ces voies et assurer un transport silencieux, confortable et efficace. Cependant, pour qu'ils puissent rouler aux vitesses dont ils sont capables, il faudrait améliorer le terre-plein et il pourrait s'avérer nécessaire de prévoir un corridor réservé, c'est-à-dire une voie ferrée qui leur serait propre. Cela coûterait très cher.

Il a été question, au comité, de corridors réservés et de l'électrification éventuelle de ces derniers, pour faire circuler des trains technologiquement plus avancés. Là encore, les coûts d'une telle entreprise paraissent énormes. Cependant, le comité estime que les possibilités et les avantages d'une telle idée devraient être étudiés plus à fond dans le cadre d'une révision de la politique.

Malgré toutes les réserves qui précèdent, le comité espère vivement que les trains LRC fonctionneront, vraiment, de façon efficace et rentable. Il note également avec grand intérêt que le ministre des Transports et le président de VIA Rail Canada Inc. ont tous deux déclarés, au cours de leur témoignage, qu'ils avaient l'intention de mettre bientôt du matériel LRC en service, ailleurs que dans le corridor Québec-Windsor. On a mentionné les provinces de l'Atlantique et l'Ouest. On a aussi cité comme date 1984. Le comité estime essentiel qu'on donne suite à ces promesses dans les meilleurs délais.

**12. Le comité recommande que les trains LRC soient mis en service dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest, dès que ce sera pratiquement faisable. Ces mises en service devraient se faire avant 1984, à moins d'empêchements d'ordre technologique imprévus.**

Il va sans dire qu'une nombreuse clientèle est essentielle au maintien et à la survie d'un service ferroviaire de transport de voyageurs. On a justifié la suppression de certains services en alléguant une clientèle insuffisante. Cependant, le comité croit qu'il y a là un déséquilibre, en ce sens que maintenant non seulement de nombreux parcours sont abandonnés, mais que ceux qui restent sont sous-utilisés, puisque les voyageurs devront payer plus cher et attendre plus longtemps les changements, en raison de la réduction des services. Cela pourrait faire perdre des revenus à VIA en provoquant une réduction de la clientèle de certains trains, ce qui risque, à son tour, d'entraîner d'autres réductions. De l'avis du comité, ce serait là une tendance désastreuse pour les services ferroviaires de transport de voyageurs.

Les problèmes de ce genre sont encore aggravés par la détérioration de certains services sur les parcours existants. Ces problèmes comprennent entre autres un moins grand nombre de trains, moins de wagons-lits et une réduction des services de restauration. Cette situation, qui vient s'ajouter au problème d'entretien qui existe toujours, ne peut qu'avoir des répercussions négatives sur le réseau de VIA. Il est en effet louable de vouloir acheter du matériel neuf; en fait c'est un besoin essentiel. Cependant, si on laisse le service se détériorer tant en quantité qu'en qualité sur les itinéraires desservis, le public ne sera pas très incité à continuer ou à commencer d'utiliser ces services.

#### (iii) La question des services de banlieues

Certains des services abandonnés, à la suite de la mesure prise par le gouvernement en conseil, l'an dernier, ont inclus certains itinéraires de courtes distances que Transports Canada a classé dans la catégorie des services de banlieues. Le comité définit les services de banlieues comme des parcours sur des distances relativement courtes entre les banlieues et les grands centres urbains. Le comité doute que tous les itinéraires que Transports Canada a classés dans cette catégorie soient en fait des services de banlieues.

Le comité note avec inquiétude que les autorités provinciales ont exprimé certaines réticences vis-à-vis la prise en charge de ce genre de services, dans certains cas, et que les municipalités n'ont tout simplement pas les moyens financiers ou législatifs de se lancer dans ce domaine, même si elles le voulaient. Cela a déjà donné lieu à des problèmes assez graves pour un certain nombre de banlieusards qui se retrouvent sans service, avec un service réduit ou devant la perspective de le voir disparaître avant longtemps.

11. Le comité recommande que les parties en cause, à savoir les chemins de fer qui assurent le service, les municipalités desservies, la CCT, les gouvernements provinciaux et le ministère des Transports entreprennent des consultations et des négociations avant toute suppression de services afin que des services de banlieues soient maintenus soit par VIA, soit par l'un des autres chemins de fer, soit par un autre organisme, si cela s'avérerait souhaitable. Le comité souligne que ces négociations devraient avoir lieu avant la suppression des services, afin d'éviter tous les inconvénients et les bouleversements économiques que provoque toute modification relativement brusque d'un service de banlieue en place depuis longtemps.

Le comité recommande, de plus, que Transports Canada établisse, dans les meilleurs délais, une définition précise et définitive des services de banlieues. Cela permettra de mieux garantir que seuls les services vraiment de banlieue soient transférés aux provinces.



diverses données statistiques et autres. Le comité a noté, au cours de ses travaux, qu'on était loin de s'entendre sur la façon d'interpréter les données sur lesquelles seraient fondées ces décisions.

Par exemple, on a mis en doute la capacité de Transports Canada de la CCT et des chemins de fer d'isoler les facteurs de charge et les taux d'utilisation sur certaines parties des itinéraires abandonnés. En fait, on a longuement discuté de la signification que pouvait avoir, au niveau des prises de décision, l'utilisation de termes comme «facteur de charge», «taux d'utilisation» et «clientèle». Le comité est quelque peu troublé de constater la confusion qui règne relativement à l'utilisation de ces termes, à leur applicabilité et à une analyse appropriée des données disponibles.

Le comité note aussi avec intérêt qu'il y a contradiction dans les témoignages, quant à la croissance de la clientèle des trains de voyageurs. Un spécialiste du service ferroviaire américain de transport de voyageurs a déclaré, dans son témoignage, que la clientèle d'Amtrak avait augmenté, en 1981, malgré une diminution dans tous les autres modes de transport de voyageurs. Cette déclaration a semblé en contradiction avec l'impression générale que l'on a, au Canada, et il est devenu apparent, au cours d'autres témoignages, que l'utilisation du train de voyageurs diminue régulièrement et inexorablement dans tous les pays industrialisés. Le comité estime nécessaire de revoir les données soigneusement.

Le comité considère que, lorsque ceux qui sont en position d'autorité prennent des mesures draconiennes, comme celles de l'autonomie dernier qui réduisaient considérablement les services, ils devraient fonder leur décision sur des données impeccables. Une fois qu'un service ferroviaire est abandonné, il est rarement repris. Par conséquent, on devrait prendre les plus grandes précautions dans l'évaluation des données disponibles qui servent à décider quelle mesure sera prise relativement à un parcours ou à un réseau, et rien ne devrait être négligé pour que les données elles-mêmes soient complètes et exactes.

**10. Le comité recommande que les données, sur lesquelles se fonde en partie la décision prise, l'autonomie dernier, d'abandonner certains itinéraires, soient minutieusement revues pour déterminer s'il a été tenu compte de tous les faits et si ces derniers ont été bien interprétés. C'est le Comité de transports par chemins de fer de la Commission canadienne des transports qui devrait se charger de cet examen et en publier les résultats le plus tôt possible. En outre, le comité recommande qu'à l'avenir les renseignements concernant certains itinéraires qui pourraient faire l'objet de suppression ou de réduction de services soient discutés à fond et publiquement avant qu'une décision ne soit prise.**

(iii) L'incidence des abandons sur l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs

La suppression de certains services due à la décision prise par le gouverneur en conseil, l'autonomie dernier, a eu pour conséquence de priver un nombre appréciable de Canadiens de services ferroviaires. De plus, et c'est peut-être tout aussi important, certains endroits du Canada ne sont encore accessibles par chemin de fer qu'à la condition de détours ennuyeux, incommodes et coûteux. Ceux qui voyagent par train mettent maintenant beaucoup plus de temps à se rendre à destination.

L'autonomie dernier, lorsqu'on a annoncé une réduction de 20 pour cent des services de transport de voyageurs, on a fait valoir que cette mesure permettrait à VIA d'acheter du matériel neuf. Il va sans dire que pour choisir les services à supprimer ou à réduire et pour évaluer les facteurs liés à la décision de libérer des fonds de cette façon, on s'est servi de

(i) La valeur des données

#### **viaire de transport de voyageurs en général**

### **D. Les facteurs opérationnels concernant les suppressions de services et le service ferro-**

En outre, le comité fait une mise en garde contre les comparaisons superficielles à l'emporte-pièces entre un mode de transport et un autre. Il est évident qu'une analyse de ce genre est essentielle à toute étude de la politique canadienne des transports. Cependant, le comité n'a pas été convaincu, ni dans un sens ni dans l'autre, de la valeur des arguments invoqués au sujet du coût réel des subventions. C'est pourquoi il revient encore à sa première recommandation et se dit d'avis que cette comparaison des subventions devrait faire partie d'une étude à long terme portant sur l'avenir des services canadiens de transport de voyageurs.

Les subventions aux transports ne sont pas forcément à proscrire. On doit les considérer comme une forme d'investissement dans le développement du pays. Mais comme pour tout investissement, il faut en calculer le rendement, et ce dernier, compte tenu de l'ensemble des circonstances, doit s'avérer satisfaisant. Ce rendement ne se calcule pas seulement en argent. Il faut aussi tenir compte des avantages économiques à long terme et des conséquences sociales. Ce sont là des considérations dont devraient tenir compte ceux qui estiment qu'une réduction des subventions versées aux chemins de fer est justifiée par le fait qu'ils ont le rendement le plus bas par rapport aux subventions qu'ils reçoivent.

Les routes et autoroutes qu'utilisent les autocars relèvent généralement de la compétence des provinces, mais il faut tenir compte de l'aide financière considérable qu'accorde dans ce domaine le gouvernement fédéral. On peut citer certains exemples récents et actuels, dont le programme «des routes vers les ressources», les subventions versées pour la trans-canadienne, le «Programme d'aide au transport urbain» (PATU) ainsi que le programme d'aide en capital offert au service d'autocars dans les provinces de l'Atlantique. Ce sont tous des programmes fédéraux qui coûtent des millions de dollars.

La question des subventions consenties aux transports par autocar intéresse particulièrement les chemins de fer. Au cours des travaux du comité, on a contesté l'idée que les autocars ne sont pas subventionnés par les gouvernements fédéral ou provinciaux, en faisant valoir qu'ils circulent sur des autoroutes et des routes fortement subventionnées par le secteur public. On a fait valoir que les coûts de construction, de reconstruction, de déneigement, de dégagement des routes et de leur entretien en général étaient plus élevés que les subventions consenties aux chemins de fer.

lorsqu'on fait une comparaison véritable qui tient compte de tous les facteurs liés aux subventions consenties à un mode de transport particulier, les chemins de fer coûtent relativement peu, comparés aux sommes globales qui sont investies dans les transports aériens et routiers.

**fassent l'objet d'une vérification et d'une évaluation indépendante et conforme aux principes de comptabilité courants et que les résultats de ces examens fassent eux-mêmes l'objet d'une étude et d'un débat parlementaire.**

(v) L'analyse comparative d'autres réseaux ferroviaires nationaux

Au cours des témoignages et des travaux du comité, il a souvent été question des services ferroviaires de transport de voyageurs à l'étranger. Divers témoins ont fourni des renseignements détaillés sur le montant des subventions gouvernementales affectées au transport ferroviaire de voyageurs dans un certain nombre de pays européens et plus particulièrement au réseau Amtrak, aux États-Unis. En outre, il a été très souvent question des nouveaux trains de voyageurs maintenant en service en Angleterre, en France et au Japon.

Le réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs ne doit certainement pas négliger de tirer profit des renseignements d'ordre technologique, organisationnel ou financier des réseaux ferroviaires étrangers. Il peut, en fait, s'avérer profitable de bien examiner ce qui se fait à l'étranger. D'autre part, il faut éviter les comparaisons superficielles avec la situation au Canada. Dans chaque pays, et c'est certainement applicable au Canada, les facteurs historiques, sociologiques et géographiques sont très importants. Dans le cas du Canada, il faut particulièrement tenir compte des facteurs climatiques. De plus, l'organisation du gouvernement, voire son orientation politique, peut avoir une incidence considérable sur la mise en place d'un réseau de transport. Par conséquent, même si les comparaisons directes peuvent s'avérer instructives, il faut se montrer prudent et tenir compte des différences propres à chaque pays.

Dans presque tous les cas, ces comparaisons ont permis de constater des investissements plus considérables des secteurs public et privé dans les services ferroviaires de transport de voyageurs à l'étranger ainsi que la mise en œuvre d'une technologie coûteuse mais efficace. Le comité estime que la question mérite certainement d'être étudiée plus à fond, mais il fait une mise en garde contre l'adoption en bloc de systèmes étrangers peut-être pas tout à fait applicables au Canada.

C'est pourquoi le comité revient à sa première recommandation relative à la création d'un comité parlementaire mixte qui serait chargé d'étudier, pendant un certain temps, tous les aspects de la politique relative au transport des voyageurs au Canada. Une telle étude serait incomplète si elle ne comportait pas une analyse des systèmes de transport de voyageurs des autres pays. Cette étude devrait comprendre des échanges avec des administrateurs et des ingénieurs étrangers, afin de connaître les différents aspects de l'administration et de l'organisation de leur réseau de transport de voyageurs.

(vi) La question des subventions consenties aux autres modes de transport

La question des subventions versées aux autres modes de transport au Canada est revenue, à maintes reprises, au cours des travaux du comité. On s'est surtout demandé si les chemins de fer n'étaient pas exagérément subventionnés par le gouvernement, comparativement aux autres modes de transport de voyageurs. D'autre part, on a fait valoir que



## 9. Le comité recommande, de plus, qu'avant l'achat de gares et d'installations connexes ou avant la signature par VIA de toute promesse d'achat de tels immeubles, les termes et conditions d'acquisition, y compris le prix d'achat,

Le comité considère qu'un tel programme exige des fonds considérables, peut-être difficiles à garantir, étant donné la situation actuelle de VIA. Bien que le comité croie que la modernisation et l'innovation de services ferroviaires de transport de voyageurs soient une des clés du succès, il n'estime pas souhaitable qu'un service ferroviaire de transport de voyageurs, indispensable et très utilisé, affecte des montants considérables à ces fins.

Le comité juge à propos de signaler que lorsque VIA a été créée, elle a acheté beaucoup de matériel des chemins de fer, surtout du matériel roulant. Une bonne partie de ce matériel était vieux et on a dû consacrer des sommes considérables à son entretien et à sa modernisation. Il faudra bientôt en envoyer une grande partie à la ferraille.

Cependant, le comité espère que les sociétés ferroviaires admettront ne plus exploiter les services généraux de transport de voyageurs, et être prêtes, après les négociations nécessaires de détermination d'un prix convenable, au transfert d'un grand nombre de ces immeubles à VIA. Le prix fixé devrait tenir compte de toutes les subventions dont les chemins de fer ont bénéficié, au cours des années, pour l'entretien de la gare. Les gares sont évidemment absolument indispensables aux services de transport de voyageurs. Logiquement, ces immeubles devraient être contrôlés par l'organisme chargé d'assurer de ce service.

Cependant, une mise en garde s'impose. L'achat de ces installations entraînerait sans aucun doute d'importantes dépenses de capital. Le comité fait remarquer qu'il a pu constater au cours de ses travaux que les propriétaires actuels des gares, c'est-à-dire le CP et le CN, ne sont pas disposés à négocier rapidement le transfert de ces immeubles supposément rentables. Ces gares sont souvent situées dans les centres des principales villes canadiennes et leur emplacement seul représente une grande valeur.

## 8. Le comité recommande donc que VIA Rail Canada Inc. présente à la CCT et au ministère des Transports un projet d'acquisition de certaines gares ferroviaires affectées au service de transport de voyageurs. Ce projet devrait comprendre les objectifs à long terme de VIA concernant ces installations, aussi qu'une explication détaillée de la possibilité de les transformer en des centres de transports.

De plus, VIA a présenté un concept que le comité trouve des plus intéressants: il s'agit de la transformation de gares ferroviaires en des «centres de transport» qui intégreraient les services ferroviaires offerts dans les villes du Canada à d'autres modes de communications et de transport. Le comité croit qu'une telle planification innovatrice mise en application dans les installations déjà existantes pourraient améliorer considérablement le service ferroviaire de transport de voyageurs. C'est certainement une idée intéressante qui mérite d'être examinée et étudiée plus à fond.

ces immeubles.

chemins de fer les gares de différentes villes. Ces achats la libéreraient des frais de location considérables que lui coûte l'utilisation de ces gares. Ces frais qui représentent un montant global non ventilé par gare font partie des factures mensuelles et annuelles que VIA doit payer au CP et au CN. Si VIA pouvait acheter ces gares, elle serait en mesure de mieux contrôler ses coûts et pourrait même tirer certaines recettes de la location de bureaux dans

(iiii) Le coût des laissez-passer permettant aux employés de voyager à tarif réduit

Le comité voudrait brièvement aborder dans ce rapport la question des laissez-passer à tarif réduit que VIA accorde aux employés du CP et du CN. Il est à noter que pour l'année 1981, ces laissez-passer ont représenté un montant de 13 millions de dollars environ. De ce montant, environ 12 millions ont été imputables à VIA qui a reçu 900,000 dollars environ d'indemnisation des autres sociétés ferroviaires. Aux termes de l'accord d'exploitation conclu entre VIA et le CN, ce dernier a la possibilité de récupérer, si l'on peut dire, une partie de sa contribution au fonds des laissez-passer ferroviaires, contribution qui est calculée, en fonction du respect des horaires des trains de voyageurs, selon les normes prévues dans l'accord d'exploitation. Il est certain que le comité approuve ce genre d'arrangement incitatif et espère qu'il donnera lieu à la maximisation souhaitée de la productivité. Néanmoins, le comité estime qu'il vaudrait mieux qu'à l'avenir le CP et le CN contribuent davantage au fonds qui finance ce programme de laissez-passer accordés aux employés.

Le comité sait bien que les chemins de fer ne sont pas les seuls à donner des laissez-passer permettant aussi à leurs employés de voyager à tarifs réduits, et que d'autres transporteurs, entre autres les sociétés aériennes ou de transports par autobus, font de même. La troisième partie intéressée, à savoir les syndicats qui représentent les travailleurs bénéficiant de ce privilège, représente un facteur important, lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre de laissez-passer accordés. Ce nombre est prévu dans une convention collective que les chemins de fer négocient avec les représentants de leurs employés, et le comité ne recommande sûrement pas la suppression de ce programme. C'est sans aucun doute une mesure qui encourage considérablement l'utilisation des services ferroviaires de transport de voyageurs. Cependant, comme on l'a déjà mentionné, les montants en cause sont considérables et de l'avis du comité cet arrangement serait beaucoup plus équitable si le CP et le CN y contribuaient davantage.

Cette tradition du secteur des transports de permettre aux employés de voyager à tarif réduit ne constitue pas un privilège inviolable, surtout lorsqu'on tient compte de l'accroissement des coûts de tels programmes. Le comité estime que plutôt que de restreindre ce privilège, il serait préférable que les deux grands chemins de fer qui fournissent des services à VIA contribuent plus à ce programme et évitent ainsi de grever excessivement le service ferroviaire national de transport de voyageurs qui n'en est encore qu'à ses débuts.

7. Le comité recommande que les deux grandes sociétés ferroviaires, le CP et le CN, soient tenues de verser une première contribution équivalente aux deux-tiers de la valeur des laissez-passer que VIA Rail Canada accorde aux employés, afin de leur permettre de voyager gratuitement ou à tarif réduit, et qu'ils aient ensuite la possibilité de réduire ce pourcentage à un tiers, au minimum, de la valeur en cause, en vertu d'un accord d'incitation au respect des horaires des trains de voyageurs.

(iv) Le transfert d'autres installations à VIA Rail Canada Inc.

Au cours des travaux du comité, VIA Rail Canada Inc. a exprimé son désir de se porter acquéreur de certaines installations touchant les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada. Pour être plus précis, la société souhaite acheter des deux grands

ble de son budget aux services que lui fournissent les chemins de fer. En termes de proportion, ces frais représentent moins d'un tiers du budget d'Amtrak tandis que VIA consacre presque les deux-tiers du sien à acquitter les factures du CP et du CN.

Il est à noter, toutefois, qu'aux États-Unis, la société Amtrak se charge elle-même d'un grand nombre de services, particulièrement dans les régions à forte densité de population, comme celles de la partie nord-est de son réseau. VIA affirme plus de services qu'Amtrak. Si VIA procédait à leur façon, une bonne partie des économies réalisées grâce à un différent système de calcul des coûts servirait, vraisemblablement, à financer les services que lui fournissent actuellement les autres chemins de fer.

À la page 49 du rapport du 31 mars 1982 établi par le personnel du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports et qui s'intitule «Une comparaison des méthodes de calcul des coûts de Amtrak et VIA», on peut lire ce qui suit:

«Pour récapituler les résultats de cette analyse qui a tenté d'évaluer les conséquences de la substitution de la méthode des coûts strictement évitables, appliquée aux E.-U., à la méthode canadienne des coûts variables et à long terme, on peut dire que les économies annuelles réalisables par VIA grâce à cette substitution seraient de l'ordre de 9,5 millions de dollars, de 11,3 à 20 millions de dollars et de 8,5 millions de dollars pour les opérations ferroviaires, l'entretien de la voie et les services de gare respectivement, soit des économies totales de 30 à 40 millions de dollars. Avant de fixer les limites définitives de cette marge qui est plutôt étendue, il y a lieu de faire un autre ajustement. Comme nous l'avons indiqué auparavant, Amtrak verse aux compagnies de chemin de fer contractantes des primes dont le taux est plus élevé que celui des primes versées par VIA. Si VIA adoptait un taux de primes équivalent à celui adopté par Amtrak, ses frais augmenteraient d'environ 5 millions de dollars, ce qui réduit les limites inférieures et supérieures de la marge d'économie susmentionnée à 25 millions de dollars et 35 millions de dollars respectivement.»

Les administrateurs de VIA trouvent cette estimation des économies annuelles plutôt prudente. D'après eux, ce montant devrait se situer entre 50 et 55 millions de dollars par an. Quel qu'en soit le chiffre exact, le comité est persuadé que l'adoption d'une méthode de calcul des coûts selon le principe du strictement évitable, leur permettrait des économies considérables.

6. Le comité recommande que la Commission canadienne des transports entreprenne immédiatement un examen détaillé de l'ordonnance d'établissement des coûts R-6313, afin de déterminer si son application reste valable, compte tenu des grands changements intervenus dans le service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays, depuis la création de VIA Rail Canada Inc. Le comité juge qu'il faudrait, peut-être, considérablement modifier l'ordonnance, afin qu'elle soit mieux adaptée à la situation actuelle. Il recommande aussi qu'on établisse une méthode de calcul des coûts imputables au réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs, soit en modifiant l'ordonnance actuellement en vigueur sur le calcul des coûts ferroviaires, soit en délivrant une nouvelle.



C'est pourquoi il recommande fortement qu'on règle ce problème et que les deux grands chemins de fer fournissent à VIA des données détaillées sur les coûts, soit directement soit par l'entremise de la CCT. Dans le passé, cette communication de renseignements détaillés sur les coûts a été malheureusement très insuffisante, c'est pourquoi le comité espère que la tendance qui commence à se faire sentir depuis plusieurs mois, de fournir plus de renseignements, se maintiendra et s'accroîtra.

La CCT vérifie les frais facturés à VIA pour s'assurer qu'ils sont conformes à son «règlement sur le calcul des frais ferroviaires»<sup>(1)</sup> prévu dans son ordonnance R-6313. Cette ordonnance, mise en application pour la première fois en 1969, définit la nature et la catégorie de frais s'appliquant aux opérations ferroviaires au Canada. Au cours des années, la CCT a étudié et révisé l'ordonnance R-6313, mais le comité estime qu'il y aurait place pour des innovations et des améliorations car la structure des services ferroviaires de transport de voyageurs a considérablement changé depuis que le CP et le CN ont remis cette fonction à la nouvelle société VIA Rail Canada Inc. C'est pour cette raison que le comité prie tous les participants au processus de réglementation de ne rien négliger pour faire en sorte que l'ordonnance de calcul des frais ferroviaires soit adaptée, à tous points de vue, aux nouvelles circonstances et qu'elle soit mise en application en tenant compte de l'état actuel du secteur du transport ferroviaire de voyageurs. Si nécessaire, cette ordonnance devrait être modifiée selon un processus de consultation, afin que VIA Rail soit en mesure de fournir les services qu'on attend d'elle d'une manière efficace commercialement parlant.

A ce propos, le comité a été impressionné par la méthode de calcul des coûts qu'emploie le réseau Amtrak, aux États-Unis. L'administration du service ferroviaire de transport de voyageurs (Amtrak) ne paie aux chemins de fer de qui elle loue et achète des services que ce que l'on appelle les «coûts strictement évitables». Ces coûts évitables, tels que définis dans la loi sur Amtrak, sont essentiellement ceux que le chemin de fer peut démontrer uniquement attribuables à l'opération ou au service fourni à Amtrak. Il est à noter que la définition exclut tous coûts non attribuables à la fourniture du service de transport de voyageurs et c'est aux chemins de fer qu'il incombe de démontrer que ces coûts satisfont à ces conditions.

Ces coûts évitables se composent, en partie, d'un pourcentage variable des frais communs, mais là encore, il faut que ce soit des dépenses directement attribuables aux services ferroviaires de transport de voyageurs. Les coûts évitables excluent absolument l'attribution de tous frais communs qui ne varient pas en fonction des services fournis au réseau ferroviaire de transport de voyageurs, de la location, du rendement du capital et de tout autre coût que le transporteur ferroviaire ne peut démontrer comme nécessairement et raisonnablement attribuable à la prestation de services à Amtrak.

Au Canada, VIA ne bénéficie pas d'un arrangement en termes de coûts évitables. Il doit plutôt acquitter des factures établies selon «un coût variable à long terme», ce qui l'amène à partager une partie des dépenses communes qui ne sont pas directement attribuables au service de transport de voyageurs. Cela donne lieu à une différence considérable en termes de budget. L'administration d'Amtrak affecte une partie bien moins importante de l'ensem-

<sup>(1)</sup> Reproduit à l'annexe VI.

peut fonctionner normalement s'il doit attendre aussi longtemps les résultats des vérifications. Le système actuel ne permet peut-être pas un délai de moins de douze mois, mais, même si c'est le cas, le comité considère que ce n'est pas satisfaisant. Il ne faut pas oublier que VIA Rail Canada Inc. est essentiellement un client captif du CP et du CN et que la CCT exerce une fonction de réglementation d'importance cruciale. Les frais facturés à VIA doivent être acquittés. Il s'agit d'une relation fondamentalement non concurrentielle. Cette situation donne encore plus d'importance aux vérifications de la CCT.

Quelle société pourrait expliquer à ses actionnaires que des vérifications portant sur des dépenses de dizaines et de centaines de millions de dollars ne peuvent être obtenues dans de meilleurs délais? Tout conseil de direction se trouverait alors dans une situation intenable. Le comité est forcé de conclure que dans cette situation, il est très difficile pour l'administration de VIA de faire une planification financière et opérationnelle convenable. Chose certaine, les coûts qu'entraînerait l'accroissement de personnel de la CCT chargé des vérifications dans le but de réduire les retards accumulés seraient tout à fait justifiés, s'ils permettaient la vérification rapide de factures s'élevant à des millions de dollars.

## **5. Le comité recommande que la vérification, par la CCT, des frais facturés à VIA se fasse plus rapidement. La CCT devrait accroître ses efforts afin de réduire les retards actuellement inacceptables dans son travail de vérification.**

Le deuxième facteur important des vérifications de la CCT concerne le caractère ou la nature même de la fonction de vérification. On pourrait dire que dans son travail de vérification la CCT se soucie plus de déterminer si un poste particulier ou une facture est conforme aux règlements sur le calcul des frais que d'évaluer si le service reçu justifie la somme exigée. Autrement dit, cette vérification consiste surtout à déterminer si les frais exigés sont conformes aux règlements sur les coûts au lieu d'évaluer s'ils sont ou non justifiables, compte tenu du service rendu. Les représentants de la CCT ont précisé au comité qu'il y a bien ventilation des différents éléments de chaque facture présentée à VIA, mais que leur examen ne constitue pas ce que l'on pourrait appeler une vérification de gestion, mais plutôt une vérification de régularité.

Le rôle de vérificateur de la CCT peut avoir une incidence considérable sur le coût des services ferroviaires de transport de voyageurs. Par exemple, la treizième facture du CN, pour 1980, a été réduite d'environ 2,4 millions de dollars, en raison du fait que la CCT avait déterminé, préalablement, que certains frais facturés étaient trop élevés aux chapitres de l'administration générale, des communications et de l'entretien des voies ferrées. Néanmoins, le comité tient à signaler que cette vérification est d'une portée trop limitée pour fournir à VIA des renseignements utiles du point de vue administratif.

Les données sur les coûts que VIA peut obtenir des chemins de fer ou de la CCT n'étant pas suffisamment détaillées, elle se trouve dans la situation peu enviable d'avoir à acquitter des factures en majeure partie non vérifiées s'élevant à des millions de dollars. Bien que le comité reconnaisse l'importance de la vérification de la CCT, qui consiste essentiellement à déterminer que les frais exigés sont conformes aux règlements sur le calcul des coûts, il est évident que VIA est dans l'impossibilité de déterminer si «elle en a pour son argent». Là encore, l'administration s'en trouve moins à même de prendre les décisions avisées. Le comité reconnaît que la CCT n'a qu'un pouvoir ou des moyens limités d'effectuer des vérifications administratives conformes aux pratiques de gestion acceptables.

d'exiger des rajustements supplémentaires. De l'avis du comité, deux conséquences positives en découleraient. Premièrement, cette façon de procéder établirait une relation commerciale plus sensée entre VIA et les chemins de fer et lui permettrait de faire une planification financière plus rationnelle et plus efficace. Sans rajustements imprévus exigés après la fin de l'exercice financier la société serait beaucoup plus à même de diriger ses affaires d'une façon plus ordonnée.

Deuxièmement, un tel arrangement inciterait, dans une grande mesure, les chemins de fer à réduire leurs dépenses. À l'heure actuelle, les chemins de fer sont peu motivés à réduire les frais entraînés par des façons de procéder inefficaces ou non rentables, étant donné que toutes les pertes sont en fait passées à VIA Rail, qui est, la plupart du temps, obligée d'assumer les frais accrus. Après tout, VIA peut difficilement traiter avec d'autres. Aux termes d'un arrangement à coûts fixes, si un service pouvait être assuré à moins de frais que ne le prévoit l'accord d'exploitation, la possibilité d'accroissement de profits inciterait probablement les chemins de fer à réduire leurs frais d'exploitation dans l'ensemble de leur réseau, sans que VIA voie ses frais augmenter.

**4. Le comité recommande que les accords contractuels qui seront dorénavant conclus entre VIA et les sociétés CP et CN prévoient un prix fixe pour chaque service fourni et élimine toute facturation après la fin de l'exercice financier, sauf dans les cas que la CCT autoriserait, après avoir constaté, au cours de sa vérification, des erreurs ou des oublis évidents.**

(iii) La vérification de la Commission canadienne des transports et la méthode de calcul des frais ferroviaires

Les frais facturés à VIA, y compris les treizième et quatorzième factures dont il a déjà été question, sont vérifiés par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports. Le comité, au cours de ses travaux sur la question du service ferroviaire de transport de voyageurs, en est arrivé à s'inquiéter vivement des deux problèmes importants que posent ces vérifications. Il s'inquiète des retards que l'on met à faire les vérifications et de la nature de ces dernières.

Dans le premier cas, le comité a été déçu de constater que jusqu'à cette année, l'examen que la CCT fait des frais que le CP et le CN exigent de VIA, était des années en retard. Le comité a appris que la vérification des frais ferroviaires de 1978-79 imputés à VIA n'a été terminée qu'en mars 1982. On prévoit que la vérification des frais de 1980 sera terminée vers la fin de l'année civile 1982, et que celle des frais de 1981 le sera en mars 1983. Il est donc évident que VIA et les chemins de fer doivent attendre très longtemps les résultats des vérifications de la CCT, ce qui, de l'avis du comité, leur est préjudiciable. Il est vrai que les retards sont de moins en moins importants, d'une année à l'autre. En outre, la CCT a fait remarquer au comité que son retard actuel était moins important qu'il ne l'était avant que VIA ne commence à conclure des arrangements contractuels en vue de fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs. La CCT s'est fixée pour objectif de pouvoir fournir, en 1984, les résultats finaux de ses vérifications dans un délai de douze mois environ.

Bien qu'il plaise au comité de voir réduire ces délais excessifs, il n'en reste pas moins qu'aucun organisme commercial assurant un service au public, qu'il soit privé ou public, ne



désormais, des factures plus détaillées. Cela lui facilitera certainement ses décisions administratives, étant donné que ces paiements représentent plus des deux tiers de l'ensemble de son budget.

Cependant, la question qui a peut-être plus d'importance que toute autre, quant aux méthodes financières et aux relations entre VIA et les deux chemins de fer, est celle des treizième et quatorzième factures. Comme on peut logiquement s'y attendre, les chemins de fer présentent douze factures mensuelles à VIA. Cependant, les arrangements contractuels approuvés par la Commission canadienne des transports prévoit qu'en plus de ces factures que VIA acquitte chaque mois, il existe un treizième état de compte du rajustement des frais que VIA doit rembourser aux chemins de fer. Cette treizième facture permet au CP et au CN de récupérer toutes les sommes qu'ils n'ont pas facturées dans leur état de compte mensuel, ce qui peut être dû soit à des montants estimatifs erronés, soit à des retards dans le calcul des divers frais. Il est possible que ces rajustements puissent justifier un remboursement à VIA, mais on ne s'attend pas que jusqu'ici ces rajustements aient toujours été traduits par des frais supplémentaires.

En plus de la treizième facture présentée à la fin de l'exercice financier, on prévoit également une «quatorzième facture». Cette dernière constitue le montant de rajustement final que les chemins de fer peuvent exiger de VIA, une fois que leurs frais ont été examinés et approuvés par la CCT. VIA Rail Canada Inc. se retrouve donc dans la position peu enviable d'avoir à verser des sommes imprévisibles considérables en plus des montants énormes qu'elle doit payer aux chemins de fer pour les services qu'ils lui ont rendus. Ces factures supplémentaires, qui lui sont envoyées à la fin de l'exercice financier, rendent toute vérification difficile pour VIA et lui interdisent, en fait, toute comptabilité. Cette situation ne changera pas tant qu'on ne modifiera pas les modalités de facturation.

Même si jusqu'ici les treizième et quatorzième factures ne se sont pas élevées à des montants très importants en pourcentage, par an, il n'en reste pas moins qu'elles s'élèvent à des sommes très considérables. Par exemple, en 1980, la treizième facture du CN s'est élevée à environ 11,1 millions de dollars. Les frais exigés par le CP seront d'environ 3,1 millions de dollars. De plus, on a découvert au cours des audits du comité, pour la première fois, apparemment, qu'il va y avoir une quatorzième facture pour l'année 1979 qui s'élèvera à environ 1,2 million de dollars pour le CP et un peu plus de 2 millions de dollars pour le CN.

Bien que ces montants ne représentent qu'un petit pourcentage du budget global de VIA, ses administrateurs maintiennent, et le comité partage leur avis, qu'ils nuisent sérieusement à l'établissement de leur budget et de leur planification. Aucune entreprise, soit-elle privée, publique ou para-publique ne peut fonctionner efficacement si elle n'est pas en mesure de contrôler ses frais, lorsque c'est commercialement possible. La présentation de factures considérables s'élevant à des millions de dollars et ayant deux et trois ans de retard ne peut que nuire gravement à la société qui doit les acquitter. Le comité estime qu'un système qui prévoit une treizième et une quatorzième factures n'est pas à retenir pour l'avenir. Un pareil arrangement ne peut que nuire au développement de VIA.

Le comité préconise l'élaboration d'un arrangement contractuel entre VIA d'une part et le CN d'autre part, prévoyant un prix fixe ou un contrat à prix fixes. De cette façon on exigerait de VIA un montant déterminé pour chaque service affermé. Il ne serait pas permis

prise, en novembre dernier, d'ordonner à VIA de réduire son réseau de service aux voyageurs d'environ un cinquième, a pour résultat de diminuer considérablement les ventes de billets. Il ne faut pas oublier que certains des services supprimés, et plus particulièrement ceux de «l'Atlantique», étaient fortement utilisés.

Les réductions du service ferroviaire visaient à permettre une économie de 100 millions de dollars, ce qui, après les réductions, ne sera pas possible pour la première année financière. Il est à-propos de citer ce que M. J.F. Roberts, le président directeur général de VIA Rail Canada Inc., a déclaré dans son témoignage devant le comité le 3 décembre 1981: «Je pense que le ministre a dit que ces changements permettraient une économie d'environ 100 millions de dollars, et c'est tout à fait exact. Je crois qu'on prévoit économiser environ 45 millions de dollars la première année, c'est-à-dire 1982, et que ce montant augmentera chaque année pour atteindre, en 1984, à peu près 100 millions de dollars.»

Ce projet d'abandon de service entraîne d'autres frais. Un grand nombre d'emplois perdus ont forcé bien des employés de VIA à prendre une retraite anticipée ou à se recycler, ce qui coûte à la société des sommes considérables, estimées par VIA entre 2 et 2,5 millions de dollars. De plus, le ministère des Transports a réservé un montant atteignant jusqu'à 30 millions de dollars pour les prestations de cessation d'emplois, les retraites anticipées ou accélérées, les recyclages et les mutations de cheminots touchés par les réductions de services ferroviaires de transport de voyageurs. Comme autres retombées, le comité estime que la suppression de services qu'un grand nombre de visiteurs empruntait, surtout pendant les vacances, réduiront les revenus provenant du tourisme et des voyages d'agrément.

Les conséquences de ces abandons de services toucheront davantage certains groupes de Canadiens. Les trains ont toujours été le mode de transport le plus populaire, sur les longues et les moyennes distances, pour des prix relativement modérés. Les gens qui empruntent les trains acceptent de voyager plus longtemps, à moindre frais. Cela s'appliquait plus particulièrement, et continue à s'appliquer, de l'avis du comité, aux personnes qui ont des revenus fixes, comme par exemple les pensionnés, les étudiants et de nombreux autres groupes. En outre, il ne fait aucun doute que d'autres Canadiens en souffriront, surtout ceux qui vivent dans les régions géographiquement désavantagées et à qui le transport par chemin de fer assurait un certain degré de mobilité leur permettant de s'éloigner pour trouver un emploi, de faire des voyages d'agrément et de maintenir le contact avec leur famille, malgré les distances.

#### (1) La question de la treizième et de la quatorzième factures

Comme on l'a déjà mentionné, VIA reçoit des deux chemins de fer des services qui lui sont facturés mensuellement. Le comité trouve inquiétant et même surprenant que de façon générale ces factures n'aient jamais été détaillées. On peut citer en exemple la facturation de l'aiguillage. Le CN ne précise ni le lieu, ni la date où ses services ont été fournis. D'autre part, VIA ne dispose d'aucune donnée lui permettant de déterminer quelles sont les composantes des frais qu'on lui facture. Il s'ensuit donc que VIA ne peut déterminer quelle est la valeur réelle du service. VIA a confirmé que ses dernières négociations de contrats avec le CN, en particulier, avaient quelque peu amélioré la situation et qu'elle recevait,

que modifiée) qu'elle a été constituée en Société achetée par le Canadien National comme filiale non intégrée. En 1977, on l'a transformée en société ferroviaire, grâce à un crédit d'un dollar d'une loi portant affectation de crédit.<sup>(1)</sup> Cette disposition a permis à VIA Rail Canada Inc. de conclure avec les autres chemins de fer des contrats assujettis à l'approbation du ministre des Transports et d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs. Cette mesure a également donné au ministre des Transports le pouvoir de réglementer les contrats conclus par VIA Rail Canada Inc., en vue de fournir un service ferroviaire de transport de voyageurs visant à «améliorer l'efficacité et l'économie des services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada». Plus tard, le 1<sup>er</sup> avril 1978, VIA est devenue une société de la Couronne, aux termes d'un décret du conseil.<sup>(2)</sup>

Le comité trouve regrettable que l'on ait eu recours à une loi portant affectation d'un crédit pour mettre en œuvre une importante décision politique. La création d'une société ferroviaire nationale de transport de voyageurs aurait dû se faire sur des bases législatives complètes et appropriées. Le comité a entendu un témoignage convaincant sur les avantages qu'a gagnés le réseau américain Amtrak qui bénéficie d'une base législative solide. Peut-être, au début, a-t-on cru qu'en n'étant pas entravée par des mesures législatives complexes et restrictives VIA pouvait mener plus librement les premières étapes de son organisation. Cela n'a pas été le cas. Ses droits et ses obligations vis-à-vis des organismes de réglementation et des autres chemins de fer avec qui elle traite ne sont pas définis, pas plus, d'ailleurs, que sa position par rapport au ministre. Le comité estime que cela lui est préjudiciable. À maintes occasions, sa direction a répété au comité qu'elle demandait instamment l'adoption d'une loi sur VIA. Il semblerait que cette question ait déjà été débattue avec le ministre, cependant, aucun échéancier n'a été fixé pour la présentation d'une telle loi.

3. Le comité recommande l'adoption d'une loi fixant un cadre législatif défini et complet qu'il considère essentiel pour permettre à VIA Rail Canada Inc. d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays. Il y a déjà assez longtemps que VIA a été constituée en société. On doit maintenant considérer que le temps presse, et le comité recommande instamment que l'on présente une telle loi dans les meilleurs délais. Il recommande aussi que cette mesure législative stipule bien que VIA a le droit de connaître les données relatives aux coûts qui l'intéressent et qu'elle précise aussi les méthodes à suivre pour obtenir les renseignements nécessaires, soit directement des chemins de fer, soit par l'entremise de la Commission canadienne des transports. Le comité recommande également que les administrateurs compétents de VIA soient pleinement consultés, lors de l'élaboration de cette loi.

### C. Les questions relatives aux facteurs économiques et aux méthodes financières

Le comité tient à mentionner qu'il s'interroge sérieusement sur le bien-fondé de la décision d'abandonner des services ferroviaires rentables et fortement utilisés en vue de réaliser des économies permettant de financer des achats de matériel nouveau. Il doute fortement que les sommes qu'on a pensé économiser par ces annulations de service soient aussi importantes que prévues, si l'on tient compte de l'ensemble de la situation. La décision

<sup>(1)</sup> Loi n° 1 portant affectation de crédit, crédit 52, (S.C. 1976-77, c. 7).

<sup>(2)</sup> C.P. 1978-954, 23 mars 1978.



La société VIA Rail Canada Inc. a connu des débuts législatifs peu prometteurs. C'est aux termes de la *Loi sur les corporations commerciales canadiennes* (S.C. 1974-75, c. 33 tel

(iv) La nécessité d'une mesure législative

Cette controverse découle, dans une certaine mesure, de l'interprétation d'un article de la *Loi sur les chemins de fer*, qui définit les opérations relatives au transport des voyageurs et autres domaines dans le pays. En l'absence de dispositions législatives expresses et complètes sur les services ferroviaires de transport des voyageurs, un règlement législatif peut compléter une loi qui n'est pas nécessairement adaptée à l'état actuel de la situation dans le domaine du service aux voyageurs. Cela est particulièrement vrai dans le cas des démarches que peut entreprendre VIA pour obtenir les renseignements de gestion qui lui sont nécessaires. Dans le système actuel, elle doit avoir recours à un processus d'opposition et de litige pour obtenir des données d'une importance vitale. Le comité considère donc le système actuel inadéquat.

Le comité estime que l'accès à ce genre de renseignements, même s'il n'entend pas, par là, forcément, tous les renseignements que demande VIA, est indispensable à ses administrateurs pour leur permettre d'évaluer convenablement les états de compte non ventilés qui ne font pas l'objet d'une vérification de la gestion et qui représentent la partie la plus importante de son budget d'exploitation annuel. Le comité sait que les chemins de fer sont peu disposés à communiquer certains renseignements composant les données sur les coûts, mais il n'approuve pas un refus global de renseignements et il espère qu'on fera preuve, à l'avenir, de plus de coopération, de raison et de compréhension. Il note avec satisfaction qu'un tel changement d'attitude a commencé à se manifester ces derniers mois, plus particulièrement du côté du CN.

Il y a aussi eu divergence entre le témoignage de l'avocat-conseil du Comité des transports par chemin de fer de la CCT et le conseiller général de VIA, quant aux circonstances qui ont entouré la première demande de renseignements de VIA. Le comité n'a pas l'intention de trancher ce différend. Cependant, il note que ce différend n'avantage personne, et en tout cas, pas les clients des services ferroviaires de transport de voyageurs du pays. Le comité croit que le système actuel, en grande partie défini par certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, est ce qui empêche VIA d'obtenir des renseignements vitaux sur l'établissement des coûts. VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à lutter pour obtenir des données que le comité considère normal de recevoir, sans avoir à subir les longs délais qu'entraîne une telle façon de procéder. Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.

Il y a aussi eu divergence entre le témoignage de l'avocat-conseil du Comité des transports par chemin de fer de la CCT et le conseiller général de VIA, quant aux circonstances qui ont entouré la première demande de renseignements de VIA. Le comité n'a pas l'intention de trancher ce différend. Cependant, il note que ce différend n'avantage personne, et en tout cas, pas les clients des services ferroviaires de transport de voyageurs du pays. Le comité croit que le système actuel, en grande partie défini par certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, est ce qui empêche VIA d'obtenir des renseignements vitaux sur l'établissement des coûts. VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à lutter pour obtenir des données que le comité considère normal de recevoir, sans avoir à subir les longs délais qu'entraîne une telle façon de procéder. Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.

Il y a aussi eu divergence entre le témoignage de l'avocat-conseil du Comité des transports par chemin de fer de la CCT et le conseiller général de VIA, quant aux circonstances qui ont entouré la première demande de renseignements de VIA. Le comité n'a pas l'intention de trancher ce différend. Cependant, il note que ce différend n'avantage personne, et en tout cas, pas les clients des services ferroviaires de transport de voyageurs du pays. Le comité croit que le système actuel, en grande partie défini par certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, est ce qui empêche VIA d'obtenir des renseignements vitaux sur l'établissement des coûts. VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à lutter pour obtenir des données que le comité considère normal de recevoir, sans avoir à subir les longs délais qu'entraîne une telle façon de procéder. Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.

Il y a aussi eu divergence entre le témoignage de l'avocat-conseil du Comité des transports par chemin de fer de la CCT et le conseiller général de VIA, quant aux circonstances qui ont entouré la première demande de renseignements de VIA. Le comité n'a pas l'intention de trancher ce différend. Cependant, il note que ce différend n'avantage personne, et en tout cas, pas les clients des services ferroviaires de transport de voyageurs du pays. Le comité croit que le système actuel, en grande partie défini par certaines dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*, est ce qui empêche VIA d'obtenir des renseignements vitaux sur l'établissement des coûts. VIA se trouve dans la position peu enviable d'avoir à lutter pour obtenir des données que le comité considère normal de recevoir, sans avoir à subir les longs délais qu'entraîne une telle façon de procéder. Le comité constate avec regret que plus de deux ans se sont écoulés depuis que VIA a présenté sa première demande de renseignements sur les coûts et que ce n'est qu'au mois de mars de cette année, qu'elle a présenté sa demande d'une façon vraisemblablement plus conforme aux exigences légales, du point de vue de la CCT. Les résultats de cette dernière tentative d'obtenir de la CCT des renseignements pertinents sur les coûts restent encore à connaître.

(ii) L'article 331 de la *Loi sur les chemins de fer* est reproduit à l'annexe IV.

Il est à noter que les chemins de fer prétendent que la communication de ces données n'est généralement pas nécessaire à une gestion efficace de VIA et que, de plus, elle pourrait avoir des conséquences néfastes pour eux, en permettant à leurs concurrents, comme les transporteurs routiers (c'est-à-dire les autobus et les sociétés de camionnage) de connaître de

La CCT peut obtenir ces données sur les coûts. Cependant, elle adopte comme position que d'après l'article 331<sup>(ii)</sup> de la *Loi sur les chemins de fer*, ce genre de renseignements doit être traité de façon confidentielle. La CCT a pour opinion juridique qu'elle ne peut communiquer ces données que sur une demande formelle de VIA. Il faut alors qu'on lui donne le temps nécessaire d'enquêter sur la validité de ces besoins de données. Il faudrait aussi donner l'occasion aux chemins de fer, c'est-à-dire au CP et au CN, de faire valoir pour quelles raisons ces renseignements ne devraient pas être communiqués à VIA ou à toute autre partie qui voudrait les obtenir.

Les importants contrats conclus entre le CP, le CN et VIA ne prévoient aucune disposition relative à la ventilation détaillée des coûts. Les frais qui composent la facture mensuelle qu'un chemin de fer présente à VIA ne peuvent être décomposés bilatéralement en composantes justifiables. Autrement dit, si on exige un certain montant pour un certain service, l'administration de VIA voudrait connaître les détails de la facture. De façon générale, elle n'a pu avoir accès à cette information. Le mécanisme auquel elle peut avoir recours pour obtenir ces données, données que ses cadres supérieurs considèrent essentielles à l'évaluation et à la justification des sommes considérables qu'ils doivent verser, est de faire appel à la Commission canadienne des transports.

Les deux sociétés ferroviaires ont présenté jusqu'ici à VIA des factures globales non ventilées. Cela signifie que les frais ne sont pas ventilés par composante. Ainsi, VIA Rail qui est le meilleur client du CP et du CN pour ce genre de services doit acquitter ses factures sans en connaître les éléments constitutifs et il lui serait bien difficile de transiger avec une tierce partie, étant donné que toutes les voies ferrées du pays appartiennent aux deux grandes sociétés ferroviaires transcontinentales.

Pour l'exploitation de transport de voyageurs, VIA a conclu des arrangements contractuels avec le CP et le CN pour certains services comme l'utilisation des locomotives et des unités de traction, le maintien du matériel roulant et autres..., les installations comme les gares, et les services comme les aiguillages. Les sommes en cause dans ces arrangements de VIA. En 1980, VIA a versé environ 290 millions de dollars au CN et 66 millions au CP. Ces frais que les chemins de fer exigent de VIA sont facturés chaque mois et rajustés par d'autres factures à la fin de l'année. Ce système de facturation sera examiné plus en détail plus loin dans le rapport.

(iii) La confidentialité et la Commission canadienne des transports

note seulement qu'il reste encore une importante question juridique à régler dans ce domaine et il attend le jugement définitif des tribunaux sur cette question.



Les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans le développement économique, social et politique du Canada. Le comité croit que leur rôle est encore essentiel aujourd'hui. À l'époque où tout était moins compliqué, un grand nombre de sociétés ferroviaires assuraient, sur une base commerciale, un service de voyageurs aux Canadiens. Au cours des années, les petites sociétés ont été absorbées par les deux géants des chemins de fer, le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN). Quelques-unes de ces petites sociétés ont simplement été achetées par les plus grandes. Un plus grand nombre d'entre elles a disparu par fusion ou aux termes de locations à très long terme, en vertu desquelles les chemins de fer actuellement en exploitation ont pris le contrôle de leur réseau et de leur matériel. Ces anciennes fusions et réorganisations ferroviaires ont fait l'objet de mesures législatives fédérales et provinciales. La plupart de ces transactions sont clairement décrites dans les anciennes lois qui remontent au siècle dernier.

Très souvent, la société qui louait souvent des réseaux ferroviaires pour des périodes de plus de 990 ans s'engageait envers les petits chemins de fer bailleurs à fournir certains services bien définis de transport de voyageurs. Ces accords étaient ensuite sanctionnés par une mesure législative fédérale ou provinciale. La description des services garantis était très détaillée dans certains cas. En fait, il arrive que l'on trouve spécifié dans l'annexe de la loi habilitante jusqu'au nombre de trains par jour. Cette question a été soulevée à la Cour fédérale et continue à faire l'objet de procédures à la division des appels de la Cour. Par conséquent, conformément à sa politique, le comité n'exprime aucune opinion sur une question dont les tribunaux sont actuellement saisis.

Cependant, le comité a étudié avec un certain intérêt les obligations qui pourraient incomber encore au CP et au CN, lorsqu'au cours de prises de contrôle de sociétés ferroviaires moins importantes ils se sont engagés, par contrat, à assurer certains services ferroviaires spécifiques sur un parcours donné. Cette question a été soulevée dans l'une des contestations des mesures que le gouvernement a prises, l'autisme dernier, de réduire d'environ un cinquième, par voie de décret du conseil, les services ferroviaires assurés par VIA. Le comité reconnaît que la Cour fédérale a rejeté cette soumission en première instance. Cependant, le comité note avec intérêt que l'éminent juge qui a présidé le procès a laissé, dans sa décision, la possibilité aux parties lésées d'entamer des poursuites contre les sociétés ferroviaires actuellement en exploitation qui ont retiré leurs services en contrevenant aux obligations qu'elles avaient légalement contractées.

Dans ce contexte, le comité remarque que le CP et le CN assuraient des services de voyageurs dans le pays longtemps avant la création de VIA Rail Canada Inc. Il signale aussi qu'il a fait valoir des arguments en ce sens aux représentants de l'une de ces sociétés, notamment le Canadien Pacifique, mais que les réponses ne se sont pas avérées très utiles. Le comité est d'accord, avec les représentants du CP, pour ce qui est de leur évaluation des répercussions graves que pourrait avoir la reprise du service de transport de voyageurs par les deux grands chemins de fer. Le CP et le CN s'opposeraient sans doute à fournir, de nouveau, des services aux voyageurs, maintenant qu'ils ont constaté que la fourniture de matériel et de services à VIA s'avérerait plus satisfaisante.

Le comité réitère qu'il ne préconise, ni ne conseille que l'on exige que le CP ou le CN se chargent d'assurer les services que VIA a discontinués sur les ordres du gouvernement. Il



au moins se conformer strictement aux dispositions statutaires relatives à la transmission, l'enregistrement et à la publication du décret en question.

On a justifié cette façon de procéder par voie de décret du conseil aux termes du paragraphe 64(1), en alléguant qu'il fallait prendre une décision rapidement et qu'en faisant appel à la CCT on risquait de longues auditions publiques. En outre, de l'avis du gouvernement, l'abandon de ces itinéraires était indispensable au financement de l'achat de nouveau matériel moderne pour VIA, et qu'il était toujours possible que la CCT, si elle appliquait les critères de la *Loi sur les chemins de fer* dont on a déjà parlé, n'arrive pas à la même conclusion concernant ces annulations d'itinéraires. Cela aurait placé le ministre dans une situation difficile et probablement légalement indéfinissable, en l'obligeant à imposer sa décision au Comité des transports par chemin de fer de la CCT. C'est pour toutes ces raisons que l'annulation des itinéraires n'a pas suivi la filière normale qui est de passer par la CCT.

Encore là, sans formuler d'opinion sur l'aspect légal du recours à l'article 64, comme l'a fait le gouvernement, le comité exprime de vives inquiétudes quant à la possibilité d'établir sagement d'un précédent, tout à fait indésirable, à son avis, qui pourrait peut-être justifier d'autres réductions des services ferroviaires de transport de voyageurs. En fait, le ministre des Transports a maintes fois laissé entendre que les mesures de novembre dernier n'étaient pas nécessairement les dernières s'il arrivait à l'avenir que, de l'avis du gouvernement, il soit nécessaire d'intervenir de la même façon. Le comité craint que des réductions successives de services qui court-circuitent la CCT et se font sans aucune consultation des parties touchées risquent d'amener le réseau de services ferroviaires de transport de voyageurs à ne jouer qu'un rôle secondaire très limité dans la plupart des régions du Canada. Autrement dit, par le recours à l'article 64, le gouvernement pourrait effectivement éliminer le service ferroviaire de transport de voyageurs sous sa forme actuelle pour tâcher de concentrer ses ressources ferroviaires dans une ou deux régions géographiques, comme celle du corridor Québec-Windsor qui est souvent mentionnée. Le comité note que deux provinces canadiennes n'ont déjà pas de services ferroviaires de transport de voyageurs: l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve.

Le comité considère que c'est une tendance contraire à l'intérêt de la population, et que l'utilisation répétée des pouvoirs du cabinet sans consultation du Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports pourrait, en fait, empêcher le public de faire valoir certains arguments qui militent en faveur du maintien du service sur certains parcours, ou sur tout un réseau.

2. Le comité recommande que toutes les décisions prises à l'avenir relativement à la réorganisation ou à la rationalisation du service ferroviaire de transport de voyageurs, qui entraînent des annulations ou des abandons de services sur certains itinéraires, soient précédées d'auditions publiques accessibles à toutes les parties concernées afin qu'elles aient la possibilité de faire connaître leur point de vue. En outre, ces audiences ne devraient pas en arriver à être considérées comme de simples formalités, mais devraient plutôt être vues comme indispensables et faisant partie intégrale du processus de prise de décisions. Par conséquent, le comité recommande également que le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* soit modifiée ou que son application soit limitée par des modifications à d'autres articles de la loi, afin d'éviter qu'il puisse servir à justifier d'importantes réductions du service de voyageurs sans que la CCT ou le Parlement ne participe comme il se doit à la décision.

La justification juridique, sur laquelle le ministre fonde sa décision, se trouve au paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*.<sup>(1)</sup> Cette disposition prévoit que le gouvernement en conseil peut modifier, à tout moment, selon son bon plaisir et de sa propre initiative, toute ordonnance ou décision de la CCT. Le recours au paragraphe 64(1) de la *Loi sur les transports* a fait l'objet d'un litige devant la Cour fédérale du Canada, Division des procès, dans trois cas d'annulation de services. Dans chacun de ces cas, la Cour fédérale a maintenu que le gouvernement en conseil avait agi dans le cadre des pouvoirs qui lui étaient confiés en ayant recours à l'article 64. Le comité reconnaît que l'on a interjeté appel de ces décisions, que les tribunaux sont toujours saisis de la question et, par conséquent, il s'abstient donc de formuler une opinion définitive.

Le décret du conseil C.P. 1981-2171 s'intitule en fait: «Décret modifiant les ordonnances et les décisions de la Commission canadienne des transports». Ce décret a modifié un certain nombre de décisions de la CCT datant de 1976 au début de 1981, décisions par lesquelles la CCT avait spécifié la prestation et la fréquence du service ferroviaire de transport de voyageurs sur différents itinéraires. Le décret du conseil C.P. 1981-2171 remplaçait ces ordonnances et ces décisions par la décision du gouvernement en conseil d'éliminer ou de réduire de façon draconienne ces services.

Cependant, d'après certains témoignages entendus par le Comité, si le gouvernement en conseil peut effectivement modifier une ordonnance de sa propre initiative, il ne peut agir de façon à mettre en œuvre une décision ou une ordonnance qui ne relève pas de la compétence ou des pouvoirs de la CCT elle-même. Le comité est aussi d'avis que le décret du conseil C.P. 1981-2171 était contraire aux règles de la justice naturelle.<sup>(2)</sup>

Dans le même ordre d'idées, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, considère aussi qu'il convient, dans son rapport, de tenir compte du fait que la première ordonnance d'annulation d'itinéraire a été vivement attaquée comme étant contraire aux dispositions de la *Loi sur les instruments statutaires*. Une des raisons évoquées était que le décret du conseil C.P. 1981-2171 qui a été décidé le 6 août 1981, n'a pas été communiqué pour enregistrer au greffier du Conseil privé dans un délai de sept jours, comme l'exige la *Loi sur les instruments statutaires*. Il n'est pas sûr que le gouvernement en conseil ait reconnu que le Décret C.P. 1981-2171 soit un règlement dont l'enregistrement est exigé. Cependant, le décret a finalement été enregistré avant son entrée en vigueur et il porte maintenant le nom de DOR/81-892. Cet enregistrement a eu lieu le 3 novembre 1981, soit presque trois mois après la première décision.

Bien que cela puisse ne sembler guère plus qu'une irrégularité de la procédure juridique, le comité considère que lorsqu'une question est vivement controversée dans le public et devant les tribunaux, dans ce cas, la légitimité d'une mesure prise par le gouvernement en conseil, il est vital de s'en tenir strictement à la procédure formelle. Lorsque le gouvernement en conseil décrète, sans consulter le public, la suppression de presque un cinquième de tous les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada, le comité estime qu'il pourrait

(1) Le paragraphe 64(1) est reproduit à l'annexe II.

(2) Les alinéas 1 et 2 du neuvième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, du 12 novembre 1981 où se trouvent d'autres objections d'ordre juridique au décret du conseil C.P. 1981-2171 sont reproduits à l'annexe IV.

«Si les services étaient maintenus aux niveaux actuels, la somme de \$446 millions serait nécessaire pour l'exploitation en 1983-1984, ce qui ne laisserait que \$90 millions pour l'augmentation des immobilisations. Si les choses se maintiennent comme à l'heure actuelle, sachant que les montants d'argent que nous pouvons dépenser sont limités, nous nous apercevons que nous ne sommes pas en mesure de consacrer l'argent au matériel.

Les réductions ramèneront les déficits d'exploitation à \$355 millions de dollars, d'ici 1983-1984, ce qui laissera \$182 millions de dollars pour le capital. En d'autres termes, vous doublez le capital de VIA et, ce faisant, vous lui permettez d'acquérir le matériel nécessaire.»<sup>(1)</sup>

Cette décision du gouvernement en conseil de réduire considérablement le service ferroviaire national de transport de voyageurs a été prise sans qu'il y ait eu d'audition publique ou d'enquête, et elle n'a pas été examinée ou approuvée par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la Commission canadienne des transports (CCT). Si ce Comité des transports par chemin de fer avait été saisi de la question, il aurait été légalement tenu d'évaluer les réductions de services en conformité de l'article 260, et plus particulièrement en fonction du paragraphe (6) de cet article de la *Loi sur les chemins de fer*<sup>(2)</sup>. Cet article prévoit un certain nombre de critères que le Comité des transports par chemin de fer de la CCT doit prendre en considération dans son évaluation d'une demande d'abandon de service.

L'article 260 de la Loi stipule que, dans son étude d'une demande d'abandon de service, la CCT doit prendre en considération, mise à part la question de déterminer si l'intérêt public. Cela comprend, entre autre, l'existence d'autres services de transport, l'incidence probable que la suppression aura sur d'autres services ferroviaires de transport de voyageurs et les besoins de transport de voyageurs qui sont à prévoir dans la région touchée par l'annulation de services proposée. Il est donc bien évident que, dans ces cas, le Comité des transports par chemin de fer n'est pas tenu dans son examen de demande d'abandon de service de s'en tenir uniquement aux critères économiques. En fait, il incombe à la CCT d'examiner les facteurs concernant l'intérêt public en général. De plus, la Commission peut recevoir des témoignages et tenir des séances publiques sur la question. Elle doit alors publier les avis de réunions et les décisions.

Par le décret du conseil C.P. 1981-2171, le gouvernement en conseil a, en fait, court-circuité la CCT et, par conséquent, le public n'a pas eu l'occasion de présenter des mémoires ou des témoignages avant que les annulations de services n'aient été effectivement mises en œuvre. On ne peut que se demander dans quelle mesure le gouvernement en conseil a tenu compte des facteurs prévus à l'article 260 de la *Loi sur les chemins de fer* ou même s'il s'en est le moins soucie. Sans doute, le gouvernement en conseil maintient, comme l'a expliqué le ministre des Transports, que la décision de réduire les services pour financer l'achat de nouvel équipement est en fait une mesure d'intérêt public, en ce sens qu'elle assurera la viabilité, à long terme de VIA.

(1) Sénat du Canada, *Délibérations du Comité sénatorial permanent des transports et des communications*, 10 novembre 1981, 16:7.  
 (2) Le paragraphe 260(6) se trouve à l'annexe II.



Le comité considère ce genre de réduction draconienne du service comme une réaction malheureuse et imprévue qui aura des conséquences néfastes, à long terme, sur le réseau de service ferroviaire de transport de voyageurs au Canada. Le comité croit qu'une décision d'une pareille importance ne devrait pas être prise en réaction à un ensemble de circonstances prévisibles et qu'elle devrait plutôt être l'aboutissement d'une planification à long terme mûrement réfléchie.

C'est pour toutes ces raisons que le comité considère qu'on devrait entreprendre une étude exhaustive des services de transport de voyageurs dans le but d'établir un modèle de prestations de ces services jusqu'à la fin du siècle. Le comité croit que le service ferroviaire de voyageurs ne doit pas être examiné isolément. C'est pourquoi, il conclut qu'une étude des services de voyageurs devrait comporter un examen de tous les modes de transport de voyageurs et de leurs inter relations. En fait, les aspects économiques du transport des marchandises ont aussi de profondes répercussions sur les services aux voyageurs, et le comité estime qu'il faudrait faire une étude exhaustive qui porterait sur tous les éléments qui ont une incidence sur le transport des voyageurs, y compris l'élément fret. Le comité considère qu'une étude de ce genre est essentielle et qu'on devrait l'entreprendre sans tarder.

La question du transport de voyageurs préoccupe tous les Canadiens. Le comité pense que les Canadiens de toutes les régions du pays devraient pouvoir faire connaître leur opinion à un organisme qui ferait enquête sur cette importante question. Le comité est d'avis qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement serait plus à même de faire une analyse exhaustive du transport de voyageurs au Canada. Une pareille étude est essentielle et on devrait l'entreprendre sans tarder.

1. Le comité recommande qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement soit formé pour analyser les options actuelles et futures des services de transport de voyageurs au Canada, aujourd'hui et pour la prochaine décennie. Cette étude devrait être exhaustive et comporter l'examen de tous les modes de transport de voyageurs. Ce comité mixte spécial devrait se fixer pour premier objectif la formulation de recommandations qui garantiraient aux Canadiens de toutes les régions du pays des services de transport de voyageurs pratiques, efficaces, et viables.

## B. Les questions d'ordre législatif, juridique et réglementaire

(i) Le recours au paragraphe 64 (1) de la *Loi nationale sur les transports*

La mise en application du décret du conseil C.P. 1981-2171 du 6 août 1981 a, à toutes fins pratiques, supprimé un cinquième des itinéraires du service de voyageurs de VIA Rail Canada Inc.<sup>(1)</sup> Les réductions et les suppressions de service sur ces routes, que le ministre a qualifié de «rationalisation» du service ferroviaire de voyageurs, comprennent la suppression de certains services très importants qu'utilise un grand nombre de voyageurs. Lorsque le ministre des Transports a comparu devant notre comité, il a justifié ces réductions par les raisons suivantes:

<sup>(1)</sup> La liste des itinéraires modifiés se trouve aux annexes du décret qui est reproduit à l'annexe I.

- b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et
- c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Bien que la qualité des services ferroviaires de voyageurs du pays intéresse toujours les parlementaires canadiens, c'est la décision du gouvernement en conseil de réduire les services de VIA d'environ 20 pour cent, conformément au décret du conseil C.P. 1981-2171 entré en vigueur le 15 novembre 1981<sup>(1)</sup>, et qui a été le premier objet des travaux du comité. Les services ont été réduits à la date prévue, mais un grand nombre de questions sous-jacentes à cette décision, en fait toute la question de prestation de services ferroviaires aux voyageurs du Canada, n'a pas encore été réglée. Le comité a entendu un grand nombre de témoignages et a reçu des mémoires sur une multitude de questions touchant le service ferroviaire de transport de voyageurs. Une bonne partie de ces mémoires portait sur la décision du gouvernement en conseil. Diverses autres questions importantes ont fait jour au cours de ces audiences, et du point de vue du comité, elles sont pertinentes à la question de viabilité immédiate à long terme et même à la survie du service de voyageurs au Canada.

Le comité s'efforce, dans son rapport, de tenir compte d'un grand nombre de ces préoccupations et propose, tant dans le texte de fond que dans ses recommandations, des mesures constructives et pratiques pour faire en sorte que les services aux voyageurs continuent à jouer un rôle indispensable dans les transports au Canada.

Le comité considère qu'un réseau moderne et invitant de transport ferroviaire de voyageurs peut et doit continuer à jouer un rôle important dans l'avenir des transports au Canada. Un réseau confortable et convenablement utilisé par le public peut s'avérer une méthode efficace, tant du point de vue énergétique que financier, pour assurer la liaison entre les villes. De l'avis du comité, un service ferroviaire de transport de voyageurs est un investissement rentable et prudent, si l'on tient compte des subventions très élevées qu'il faut verser pour la construction et l'entretien des installations de transports aérien et routier. En outre, un service ferroviaire pourrait réduire considérablement l'encombrement des routes et des aéroports, surtout pendant les périodes de pointe. Le comité considère également qu'on doit donner un choix approprié de modes de transport aux voyageurs canadiens.

Le comité croit que le service ferroviaire canadien de transport de voyageurs subit actuellement un changement fondamental. Ordinairement, c'est une évolution qui se fait de façon graduelle et qui, normalement, ne provoque pas une grande réaction dans le public ou chez les parlementaires, du moins tant qu'il n'est pas nécessaire de combler un écart du mouvement d'évolution. C'est ce qui s'est produit après le 27 juillet 1981, lorsqu'on a annoncé qu'il fallait 100 millions de dollars pour financer l'achat d'un nouveau matériel et qu'on réaliserait cette somme en réduisant d'à peu près un cinquième le service de voyageurs au Canada. Cette décision a provoqué de vives protestations dans le public.

<sup>(1)</sup> Le texte du décret du conseil et des itinéraires se trouve à l'annexe I du présent rapport.

# Rapport provisoire sur le service de transport de voyageurs qu'assure Via Rail Canada Inc. aux Canadiens

## AVANT-PROPOS

Le présent rapport provisoire se divise en trois grandes parties qui correspondent à certains des principaux facteurs d'ordre législatif, économique et opérationnel dont le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a pris connaissance au cours de ses travaux. Comme dans presque tous les cas où plusieurs questions sont en cause, on doit s'efforcer, dans la préparation d'un rapport, de classer ces éléments par catégorie. Également, dans presque tous les cas, cette classification revêt pratiquement toujours un certain degré d'arbitraire. La plupart des grandes questions abordées dans ce rapport provisoire sont inextricablement interreliées. Le comité a regroupé les différentes questions sous des titres et des sous-titres qu'il estime nécessaires à une présentation logique et cohérente. Ce rapport intermédiaire se veut un document complet et unifié et le comité souhaite vivement qu'aucune partie n'en soit citée hors de contexte pour justifier un point de vue.

D'après ce qu'il a pu constater jusqu'ici, le comité s'est rendu compte que la question des services ferroviaires de voyageurs au Canada est extrêmement complexe et porte énormément à conséquence. C'est pour cette raison que le comité ne présente qu'un rapport provisoire, pour le moment. Il estime nécessaire une étude plus approfondie et poursuivra son examen, si la session parlementaire en cours n'est pas prorogée. Si celle-ci devait l'être, cet été ou cet automne, le comité demanderait l'autorisation de poursuivre son étude.

## A. Introduction

C'est le 5 novembre 1981 que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a commencé ses auditions sur le service ferroviaire de transport de passagers que fournit VIA Rail Canada Inc. aux Canadiens. Cette série d'auditions a été décidée en conformité du mandat confié au Sénat du Canada, le 28 octobre 1981, mandat qui stipule ce qui suit:

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;





sion des services, afin d'éviter tous les inconvénients et les bouleversements économiques que provoque toute modification relativement brusque d'un service de banlieue en place depuis longtemps.

Le comité recommande, de plus, que le ministère des Transports établisse, dans les meilleurs délais, une définition précise et définitive des services de banlieues. Cela permettra de mieux garantir que seuls les services vraiment de banlieues soient transférés aux provinces.

12. Le comité recommande que les trains LRC soient mis en service dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest, dès que ce sera pratiquement faisable. Ces mises en service devraient se faire avant 1984, à moins d'empêchements d'ordre technologique imprévus.

5. Le comité recommande que la vérification, par la CCT, des frais facturés à VIA se fasse plus rapidement. Si besoin est la CCT devrait accroître ses effectifs afin de réduire les retards actuellement inacceptables dans son travail de vérification.

6. Le comité recommande que la Commission canadienne des transports entreprenne immédiatement un examen détaillé de l'ordonnance d'établissement des coûts R-6313, afin de déterminer si son application reste valable, compte tenu des grands changements intervenus dans le service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays, depuis la création de VIA Rail Canada Inc. Le comité juge qu'il faudrait, peut-être, considérablement modifier l'ordonnance, afin qu'elle soit mieux adaptée à la situation actuelle. Il recommande aussi qu'on établisse une méthode de calcul des coûts imputables au réseau ferroviaire canadien de transport de voyageurs, soit en modifiant l'ordonnance actuellement en vigueur sur le calcul des coûts ferroviaires, soit en délivrant une nouvelle.

7. Le comité recommande que les deux grandes sociétés ferroviaires, le CP et le CN soient tenues de verser une première contribution équivalente aux deux-tiers de la valeur des laissez passer que VIA accorde aux employés, afin de leur permettre de voyager gratuitement ou à tarif réduit, et qu'ils aient ensuite la possibilité de réduire ce pourcentage à un tiers, au minimum, de la valeur en cause, en vertu d'un accord d'incitation au respect des horaires des trains de voyageurs.

8. Le comité recommande donc que VIA Rail Canada Inc. présente à la CCT et au ministère des Transports un projet d'acquisition de certaines gares ferroviaires affectées au service de transport de voyageurs. Ce projet devrait comprendre les objectifs à long terme de VIA concernant ces installations, aussi bien qu'une explication détaillée de la possibilité de les transformer en des centres de transports.

9. Le comité recommande, de plus qu'avant l'achat de gares et d'installations connexes ou avant la signature par VIA de toute promesse d'achat de tels immeubles, les termes et conditions d'acquisition, y compris le prix d'achat, fassent l'objet d'une vérification et d'une évaluation indépendante et conforme aux principes de comptabilité courants et que les résultats de ces examens fassent eux-mêmes l'objet d'une étude et d'un débat parlementaire.

10. Le comité recommande que les données, sur lesquelles se fonde en partie la décision prise, l'autonomie dernier, d'abandonner certains itinéraires, soient minutieusement revues pour déterminer s'il a été tenu compte de tous les faits et si ces derniers ont été bien interprétés. C'est le Comité des Transports de la CCT qui devrait se charger de cet examen et en publier les résultats le plus tôt possible. En outre, le comité recommande qu'à l'avenir les renseignements concernant certains itinéraires qui pourraient faire l'objet de suppression ou de réduction de services soient discutés à fond et publiquement avant qu'une décision ne soit prise.

11. Le comité recommande que les parties en cause, à savoir les chemins de fer qui assurent le service, les municipalités desservies, la CCT, les gouvernements provinciaux et le ministère des Transports entreprennent des consultations et des négociations avant toute suppression de services afin que des services de banlieues soient maintenus soit par VIA, soit par l'un des autres chemins de fer, soit par un autre organisme, si cela s'avérerait souhaitable. Le comité souligne que ces négociations devraient avoir lieu avant la suppression-



## Recommandations

1. Le comité recommande qu'un comité mixte spécial des deux Chambres du Parlement soit formé pour analyser les options actuelles et futures des services de transport de voyageurs au Canada, aujourd'hui et pour la prochaine décennie. Cette étude devrait être exhaustive et comporter l'examen de tous les modes de transport de voyageurs. Ce comité mixte spécial devrait se fixer pour premier objectif la formulation de recommandations qui garantirait aux Canadiens de toutes les régions du pays des services de transport de voyageurs pratiques, efficaces, et viables.

2. Le comité recommande que toutes les décisions prises à l'avenir relativement à la réorganisation ou à la rationalisation du service ferroviaire de transport de voyageurs, qui entraînent des annulations ou des abandons de services sur certains itinéraires, soient précédées d'auditions publiques accessibles à toutes les parties concernées afin qu'elles aient la possibilité de faire connaître leur point de vue. En outre, ces audiences ne devraient pas en arriver à être considérées comme de simples formalités, mais devraient plutôt être vues comme indispensables et faisant partie intégrale du processus de prise de décisions. Par conséquent, le comité recommande également que le paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports* soit modifié ou que son application soit limitée par des modifications à d'autres articles de la loi, afin d'éviter qu'il puisse servir à justifier d'importantes réductions du service de voyageurs sans que la CCT ou le Parlement ne participe comme il se doit à la décision.

3. Le comité recommande l'adoption d'une loi fixant un cadre législatif défini et complet qu'il considère essentiel pour permettre à VIA Rail Canada Inc. d'assurer un service ferroviaire de transport de voyageurs dans le pays. Il y a déjà assez longtemps que VIA a été constituée en société. On doit maintenant considérer que le temps presse, et le comité recommande instamment que l'on présente une telle loi dans les meilleurs délais. Il recommande aussi que cette mesure législative stipule bien que VIA a le droit de connaître les données relatives aux coûts qui l'intéressent et qu'elle précise aussi les méthodes à suivre pour obtenir les renseignements nécessaires, soit directement des chemins de fer, soit par l'entremise de la Commission canadienne des transports. Le comité recommande également que les administrateurs compétents de VIA soient pleinement consultés, lors de l'élaboration de cette loi.

4. Le comité recommande que les accords contractuels qui seront dorénavant conclus entre VIA et les sociétés CP et CN prévoient un prix fixe pour chaque service fourni et élimine toute facturation après la fin de l'exercice financier, sauf dans les cas que la CCT autoriserait, après avoir constaté, au cours de sa vérification, des erreurs ou des oublis évidents.



# TABLE DES MATIÈRES

Page

## RECOMMANDATIONS

AVANT-PROPOS ..... 1

A. INTRODUCTION ..... 1

B. LES QUESTIONS D'ORDRE LÉGISLATIF, JURIDIQUE ET

RÈGLEMENTAIRE ..... 3

(i) Le recours au paragraphe 64(1) de la Loi nationale sur les transports ..... 3

(ii) Les obligations qui incombent encore aux sociétés ferroviaires en exploitation ..... 7

(iii) La confidentialité et la Commission canadienne des transports ..... 8

(iv) La nécessité d'une mesure législative ..... 9

C. LES QUESTIONS RELATIVES AUX FACTEURS ÉCONOMIQUES ET AUX MÉTHODES FINANCIÈRES ..... 10

(i) La question de la treizième et de la quatorzième factures ..... 11

(ii) La vérification de la Commission canadienne des transports et la méthode de calcul des frais ferroviaires ..... 13

(iii) Le coût des laissez-passer permettant aux employés de voyager à tarif réduit ..... 17

(iv) Le transfert d'autres installations à VIA Rail Canada Inc. .... 17

(v) L'analyse comparative d'autres réseaux ferroviaires nationaux ..... 19

(vi) La question des subventions consenties aux autres modes de transport ..... 19

D. LES FACTEURS OPÉRATIONNELS CONCERNANT LES SUPPRESSIONS DE SERVICES ET LE SERVICE FERROVIAIRE DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN GÉNÉRAL ..... 20

(i) La valeur des données ..... 20

(ii) L'incidence des abandons sur l'ensemble du service ferroviaire de transport de voyageurs ..... 21

(iii) La question des services de banlieues ..... 22

(iv) La mise en œuvre et l'expansion des services de trains LRC ..... 23





## Remerciements

Au cours des huit derniers mois le comité a tenu quatorze séances publiques et de nombreuses réunions à huis clos.

Tout au long de son enquête divers organismes notamment: Le ministre des Transports, l'hon. Jean-Luc Pepin; l'ancien ministre des Transports, l'hon. Don Mazankowski; MM. Les Benjamin et Tom Siddon, députés; des représentants de Transports Canada et de la Commission canadienne des transports; M. Frank Roberts, président et des représentants de VIA Rail Canada; des représentants du C.N.; des représentants du C.P.; des représentants de Transport 2000; M. John DeLora, directeur de la Michigan Passenger Foundation et M. G.E. Eglington, conseiller du Comité mixte des règlements et autres textes réglementaires sont venus témoigner dont certains plus d'une fois. Nous leur sommes très reconnaissants de leur aide. Une liste complète des témoins est annexée au présent rapport.

Le comité remercie aussi tous les membres du personnel du comité entre autres Mme Aline Pritchard et MM. Eric W. Innes et André Reny pour leur aide. Le comité tient à souligner le travail de M. Jack Silvestone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, de la Bibliothèque du Parlement pour le travail de recherche, la préparation et les recommandations qui ont amené la présentation de ce rapport intérimaire sur le Service aux passagers de VIA Rail Canada Inc.

## Ordre de renvoi

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, du mercredi 28 octobre 1981 :

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,  
La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*  
ROBERT FORTIER



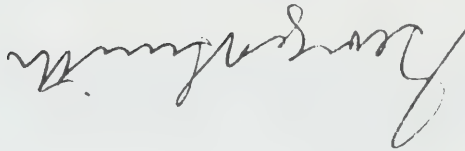
## RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 6 juillet 1982

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, autorisé à faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., a, conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981, effectué cette étude et présente maintenant le rapport provisoire du comité intitulé: «Rapport provisoire sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc.»

Respectueusement soumis,

Le président,



GEORGE I. SMITH.

## Composition du Comité

L'honorable George I. Smith, *président*

L'honorable Léopold Langlois, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Macdonald, John M.  
Marshall, Jack  
McElman, Charles  
Muir, Robert  
\*Perrault, Raymond J.  
Petten, William J.  
Riley, Daniel  
Rowe, Frederick W.  
Stollery, Peter  
Wood, Dalia

Adams, Willie  
Bell, Ann Elizabeth  
Bonnell, M. Lorne  
Charbonneau, Guy  
Cottreau, Ernest G.  
Dood, C. William  
\*Flynn, Jacques  
Graham, Alasdair  
Leblanc, Fernand  
Lucier, Paul

\* Membres d'office

*Remarque:* Les honorables sénateurs Anderson, Davey, Denis, Sherwood, Lewis et Molgat ont également, à différents moments, fait partie du Comité.









Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

## Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH

Le mardi 6 juillet 1982

Fascicule n° 30

RAPPORT DU COMITÉ

intitulé:

Rapport provisoire sur le service ferroviaire de  
transport de voyageurs fourni par  
VIA RAIL CANADA INC.

First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH

Tuesday, July 6, 1982

Issue No. 30

REPORT OF THE COMMITTEE

entitled:

Interim Report on Passenger  
Rail Service provided by  
VIA RAIL CANADA INC.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, July 22, 1982  
Thursday, July 29, 1982

Le jeudi 22 juillet 1982  
Le jeudi 29 juillet 1982

Issue No. 31

Fascicule n° 31

## First and Complete Proceedings on:

Bill C-92: "An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act".

## Seul et unique fascicule concernant:

Le projet de loi C-92: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance».

REPORTS OF THE COMMITTEE

LES RAPPORTS DU COMITÉ

WITNESS:  
(See back cover)

TÉMOIN:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Perrault
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, July 21, 1982:

“With leave of the Senate,

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Perrault, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-92, intituled: “An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act”, in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, July 28, 1982:

“Pursuant to the Order of the Day, the Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Frith, that the Bill C-92, intituled: “An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act”, be read the second time.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Langlois moved, seconded by the Honourable Senator Frith, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 21 juillet 1982:

«Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Bill C-92, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance», avant que ce bill ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 juillet 1982:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Frith, que le Bill C-92, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Frith, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JULY 22, 1982  
(58)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10:07 a.m., the Chairman, the Hon. George I. Smith, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Bell, Côtteau, Langlois, Muir, Riley, Rowe and Smith. (7)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witness:*

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator,  
Canadian Marine Transportation Administration,  
Department of Transport

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated July 21st, 1982, proceeded to study the subject matter of Bill C-92 intitled: "An Act to amend the National Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act".

Moved by Senator Langlois

"That the document entitled: "Index of Letters and Telegrams of Support" be printed as *Appendix "31-A"* to these proceedings".

Motion carried.

The Chairman introduced the witness who made a statement and answered questions.

At 11:57 a.m., Senator Langlois, the Deputy Chairman, took the Chair.

At 12:03 p.m., the meeting was adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, JULY 29, 1982  
(59)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:23 a.m., the Chairman, the Honourable George I. Smith, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Bell, Charbonneau, Doody, Langlois, Marshall, McElman, Riley and Smith. (8)

*In attendance:* Mr. Jack Silverstone, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated July 28, 1982, proceeded to study Bill C-92, intitled: "An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act".

Moved by Senator Doody

"That the Chairman be authorized to report the said Bill C-92 without amendment".

Motion carried.

The Committee continued *in camera* at 9:33 a.m.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 JUILLET 1982  
(58)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 07 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

*Présents:* Les honorables sénateurs Bell, Côtteau, Langlois, Muir, Riley, Rowe et Smith. (7)

*Aussi présent:* M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoin:*

M. Gordon M. Sinclair, administrateur,  
Administration canadienne du transport maritime  
Ministère des Transports

Conformément à l'ordre de renvoi du 28 juillet 1982, le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-92 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance».

Le sénateur Langlois propose:

«Que le document intitulé: Index des lettres et télégrammes d'appui, soit joint en appendice aux délibérations de ce jour (*voir appendice 31-A*).

La motion est adoptée.

Le président présente les témoins qui font une déclaration et répondent aux questions.

À 11 h 57, le sénateur Langlois, vice-président, occupe le fauteuil.

À 12 h 03, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 29 JUILLET 1982  
(59)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 23 sous la présidence de l'honorable George I. Smith (*président*).

*Présents:* Les honorables sénateurs Bell, Charbonneau, Doody, Langlois, Marshall, McElman, Riley et Smith. (8)

*Aussi présent:* M. Jack Silverstone, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi du 28 juillet 1982, le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-92 intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance».

Le sénateur Doody propose:

«Que le président soit autorisé à faire rapport du projet de loi C-92 sans amendement».

La motion est adoptée.

À 9 h 33, le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.



At 10:05 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 10 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, July 29, 1982

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject-matter of Bill C-92, intituled: "An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act", has, in obedience to its order of reference of Wednesday, July 21, 1982, examined the said subject-matter.

Respectfully submitted.

*Le président*

GEORGE I. SMITH

*Chairman*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, July 29, 1982

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-92, intituled: "An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act", has, in obedience to its order of reference of Wednesday, July 28, 1982, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted.

*Le président*

GEORGE I. SMITH

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 29 juillet 1982

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré la teneur du projet de loi C-92, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance», en a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 21 juillet 1982, étudié la teneur.

Respectueusement soumis.

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 29 juillet 1982

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le projet de loi C-92, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance», a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 28 juillet 1982, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis.

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, July 22, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 10 a.m. to study the subject matter of Bill C-92, to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act.

**Senator G. I. Smith** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** We have with us this morning Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, and Mr. David Watt, Director, Ports Policy Implementation.

We are meeting pursuant to an order of the Senate yesterday, which reads as follows:

—with leave of the Senate, the Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Perrault, P.C., that the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of Bill C-92, intituled: "An Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act in advance of the said bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

There have been a good many items of correspondence which have been made available by the Department of Transport indicating that a large number of organizations from different parts of the country support this bill. I shall ask Mr. Reny, the clerk of the committee, if he would read the list of telegrams and letters. I will then ask members of the committee if they would like to have copies of those letters and telegrams distributed.

**Mr. André Reny, Clerk of the Committee:** The index of letters and telegrams of support is as follows:

1. Letters from *Boards of Trade*
  - (i) Halifax Board of Trade
  - (ii) La Chambre de Commerce du District de Montréal/The Montreal Board of Trade  
—letters to the Minister, Leader of the Opposition and members of the Opposition
  - (iii) CONFERS (Conférence Économique de la Rive-Sud)/South Shore Board of Trade
  - (iv) Vancouver Board of Trade
2. Letter from *Canadian Port and Harbour Association*
3. Letter from the Port of Quebec including a list of associations and organisations supporting the Bill
4. Telegrams directed to the Prime Minister, Minister of Transport, Opposition and Standing Committee on Transport insisting on passage of Bill C-92 in this session of Parliament.
  - (i) Mayor Harcourt of Vancouver

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 22 juillet 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance.

**Le sénateur G. I. Smith** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Nous accueillons ce matin M. Gordon M. Sinclair, Administrateur, Administration canadienne du transport maritime, ainsi que M. David Watt, Directeur, Mise en œuvre de la politique portuaire.

Nous nous réunissons conformément à l'ordre de renvoi donné hier par le Sénat, et dont je vous fais ici lecture:

«Avec la permission du Sénat, l'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P., que le Comité sénatorial permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier la teneur du bill C-92, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande et la Loi sur les ports de pêche et plaisance», avant que ce bill ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat.

Un très grand nombre de communiqués qui nous ont été fournis par le Ministère des Transports montrent que de nombreuses organisations de différentes parties du pays appuient ce projet de loi. J'invite M. Reny, le greffier au Comité, à nous lire la liste des télégrammes et lettres reçus. Je demanderai aux membres du Comité s'ils souhaitent que des copies de ces documents leur soient distribuées.

**M. André Reny, greffier du Comité:** Voici la liste des lettres et télégrammes d'appui:

1. *Lettres de Chambres de commerce*
  - i) Halifax Board of Trade
  - ii) La Chambre de Commerce du District de Montréal/The Montreal Board of Trade  
—lettres adressées au Ministre, au Chef de l'Opposition et à des membres de l'Opposition
  - iii) CONFERS (Conférence Économique de la Rive-Sud)/South Shore Board of Trade
  - iv) Vancouver Board of Trade
2. *Lettre de l'Association des ports et havres du Canada*
3. Lettre du Port de Québec comprenant une liste des associations et des organisations qui appuient le projet de loi
4. Télégrammes adressés au Premier ministre, au ministre des Transports, à l'Opposition et au Comité permanent des transports relativement à l'adoption du projet de loi C-92 au cours de la présente session parlementaire.
  - i) Le Maire Harcourt de Vancouver



## [Text]

- (ii) Président, l'Association Internationale des Débardeurs (local 1739)
- (iii) Le Maire de la Ville de Beauport
- (iv) Président, la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
- (v) Président du Conseil, Les Chantiers Davie Ltée
- (vi) Président, la Société Interport de Québec
- (vii) Président Communauté Urbaine de Québec
- (viii) Président, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Québec Métropolitain
- (ix) Comité Exécutif de la Communauté Urbaine de Québec
- (x) Le Maire de Montréal
- (xi) Le Comité de Promotion Économique de Montréal (COPEM)

5. Letter from the Honourable Edward M. Lawson, International Director, Canadian Conference of Teamsters

**Senator Langlois:** I move that those telegrams and letters be added as an appendix to the minutes of the proceedings of today.

**The Chairman:** Would all those in favour of the motion say "aye?"

**Hon. Senators:** Aye.

(For Index of letters and telegrams see Appendix A.)

**Senator Riley:** Are all of these communications, with the exception of the one by Senator Lawson, from Quebec?

**The Chairman:** No, there is a communication from the Halifax Board of Trade, the Vancouver Board of Trade, the Canadian Port and Harbour Association, and Mayor Harcourt of Vancouver. The remainder, I believe, are from places, persons or organizations in the province of Quebec.

Mr. Reny, at my request, has been in telephone communication with some persons to ascertain whether they might wish to appear before this committee. One of those communications occurred just today, and the others were as long as seven days ago. Perhaps Mr. Reny would give us those names.

**Senator Muir:** Are all the letters in favour of this bill?

**The Chairman:** Yes. I read each one myself and, although I would not give myself a certificate for accuracy in French, I have satisfied myself that those in French were, in fact, in favour.

**Senator Muir:** Are there any communications which are opposed?

**The Chairman:** There are no communications that are opposed. I do not know that the Department of Transport would necessarily give us a list of those that were opposed. These letters and communications have come to us from the department. I have no doubt that Mr. Sinclair will tell us frankly what he knows about those opposed, if anything.

I am aware, from reading the proceedings in the House of Commons and in the Transport Committee of the House of Commons, that there is some sharp controversy among mem-

## [Traduction]

- ii) Le Président de l'Association Internationale des Débardeurs (section 1739)
- iii) Le Maire de la Ville de Beauport
- iv) Le Président de la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
- v) Le Président du Conseil, Les Chantiers Davie Ltée
- vi) Le Président de la Société Interport de Québec
- vii) Le Président de la Communauté Urbaine de Québec
- viii) Le Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Québec métropolitain
- ix) Le Comité Exécutif de la Communauté urbaine de Québec
- x) Le Maire de Montréal
- xi) Le Comité de Promotion économique de Montréal (COPEM)

5. Lettre de l'honorable Edward M. Lawson, Directeur international, Conférence canadienne des teamsters

**Le sénateur Langlois:** Je propose que ces télégrammes et lettres soient annexés au procès-verbal des délibérations d'aujourd'hui.

**Le président:** Que tous ceux qui appuient la motion disent «oui».

**Des voix:** Oui.

(L'index des lettres et télégrammes se trouve à l'Appendice A.)

**Le sénateur Riley:** Est-ce que tous ces documents, sauf celui du sénateur Lawson, viennent du Québec?

**Le président:** Non, il y en a un du Halifax Board of Trade, du Vancouver Board of Trade, de l'Association des ports et havres du Canada ainsi que du Maire Harcourt de Vancouver. Les autres viennent, il me semble, de localités, de personnalités ou d'organisations de la province de Québec.

A ma demande, M. Reny a rejoint par téléphone certaines personnes pour leur demander si elles souhaitaient comparaître devant le Comité. Un de ces communiqués ne nous est parvenu qu'aujourd'hui, et d'autres remontent à sept jours. M. Reny pourrait peut-être nous fournir les noms.

**Le sénateur Muir:** Est-ce que toutes ces lettres sont favorables à l'adoption de ce projet de loi?

**Le président:** Oui. J'ai moi-même lu chacune d'elles, et bien que je ne puisse me vanter de parfaitement connaître le français, j'ai pu m'assurer que les lettres rédigées en français étaient effectivement favorables au projet de loi.

**Le sénateur Muir:** Y a-t-il des communiqués dont les signataires s'y opposent?

**Le président:** Il n'y en a aucun. Je ne pense pas que le Ministère des Transports nous fournirait nécessairement la liste de ceux qui s'y opposent. Ces lettres et communiqués nous ont été remis par le Ministère. Je ne doute pas que, le cas échéant, M. Sinclair nous exposerait franchement ce qu'il sait des réticences de ceux qui contestent.

Ayant lu les délibérations de la Chambre des communes et de son Comité des transports, je sais qu'une vive controverse partage les députés relativement à ce projet de loi. A ce que je

[Text]

bers of the House of Commons in regard to this bill. I am not aware of any organization being opposed to the bill, but we will ask Mr. Sinclair about this in a moment.

**Senator Muir:** I would just make one further point. This is a rather unique experience. All we need now are letters from the CWL, the United Church, and we can say, "Amen," and everything will be wonderful. To receive no protestations is most unusual.

**The Chairman:** I am not sure whether we will reach that stage or not.

I may say, from reading these proceedings, that it is pretty clear that some members of the House of Commons are very much in favour of the bill, and some are not so happy with it, especially a couple from Vancouver. We will come to that in due course.

Perhaps Mr. Reny would tell us whom he telephoned and what the response was.

**Mr. Reny:** I also contacted Mr. Sinclair and his team who agreed to come. This morning I phoned Mr. McCavon of the Saint John Ports Development Commission, who said he was not particularly accepting the bill, but that he did not feel it was necessary for his organization to appear before the committee. He was pleased to be invited. His only fear is that some ports may play "a different game." Those were his own words.

I was unable to reach Mr. Mann, the former president of the Board of Trade of Vancouver.

**The Chairman:** I believe you left a message.

**Mr. Reny:** Yes, I did, but I did not receive a reply; I just left a message.

**The Chairman:** When did you leave that message?

**Mr. Reny:** More than a week ago. Those are all the contacts which have been attempted.

**Senator Bell:** Mr. Chairman, with regard to the Vancouver Harbours Board, I wonder if there is any possibility of contacting Mr. Glen MacPherson, the chairman of the board, who has been working on this legislation for many years.

**The Chairman:** I am sure we could certainly try to contact him. What is the name of his office?

**Senator Bell:** I believe it would be the Harbours Board.

**Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Department of Transport:** The Vancouver Port Authority, I believe.

**The Chairman:** The Vancouver Port Authority, Mr. Sinclair, tells me. Our clerk will check on that.

I believe that we have a letter here from the Vancouver Board of Trade, which expresses support for the bill, Senator Bell.

**Senator Langlois:** There is nothing from the Vancouver Chamber of Shipping, is there?

**The Chairman:** No.

**Mr. Sinclair:** They are in favour of it.

[Traduction]

sache, aucune organisation ne s'oppose au projet, mais nous nous en informerons dans un moment auprès de M. Sinclair.

**Le sénateur Muir:** J'aimerais ajouter quelque chose. C'est une situation assez exceptionnelle. Tout ce qu'il nous manque maintenant, ce sont des lettres du CWL, de l'Église unie, et nous pourrions dire Amen et tout sera merveilleux. Il est tout à fait inhabituel de ne recevoir aucune protestation.

**Le président:** Je ne suis pas certain que nous y parviendrions.

Je peux dire, d'après la lecture que j'ai faite des délibérations, qu'il ressort clairement que certains députés sont tout à fait en faveur du projet de loi, et que d'autres ne s'en réjouissent pas tant, notamment quelques-uns de Vancouver. Nous y viendrons en temps opportun.

M. Reny pourrait peut-être nous dire qui il a rejoint par téléphone et quelles réponses il en a obtenues.

**M. Reny:** J'ai communiqué avec M. Sinclair et son équipe qui ont accepté de venir. J'ai appelé ce matin M. McCavon de la Commission de développement portuaire de Saint-Jean qui n'approuve pas particulièrement le projet de loi, mais qui ne juge pas nécessaire que son organisation compareisse devant le Comité. Il a néanmoins été flatté par cette invitation. Sa seule crainte est que certains ports «jouent un jeu différent». Ce sont ses propres mots.

Je n'ai pu rejoindre M. Mann, l'ancien président du Board of Trade of Vancouver.

**Le président:** Je suppose que vous avez laissé un message.

**M. Reny:** Je l'ai fait, mais je n'ai pas reçu de réponse. Je n'ai que laissé un message.

**Le président:** Quand l'avez-vous fait?

**M. Reny:** Il y a plus d'une semaine. Voilà toutes les tentatives de mise en rapport qui ont été faites.

**Le sénateur Bell:** Monsieur le président, en ce qui concerne le Vancouver Harbours Board, je me demande s'il est possible de communiquer avec M. Glen MacPherson, le président, qui a travaillé pendant de nombreuses années à la mise au point de cette législation.

**Le président:** Nul doute que nous pourrions essayer. A quel bureau travaille-t-il?

**Le sénateur Bell:** Il me semble que c'est au Harbours Board.

**M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration canadienne du Transport Maritime, ministère des Transports:** A la Vancouver Port Authority, je crois.

**Le président:** M. Sinclair me dit que c'est à la Vancouver Port Authority. Notre greffier vérifiera.

Il me semble que nous avons ici, monsieur le sénateur Bell, une lettre du Vancouver Board of Trade qui est favorable à l'adoption du projet de loi.

**Le sénateur Langlois:** Vous n'avez rien de la Vancouver Chamber of Shipping?

**Le président:** Rien.

**M. Sinclair:** Elle est favorable à ce projet.



[Text]

**The Chairman:** The letter from the Vancouver Board of Trade is signed by Mr. Richard C. Mann, who was then, I understand, the chairman of that board. The letter is dated May 27, 1982.

Mr. Mann appeared before the House of Commons Transport Committee to give evidence. At that time, he described himself as the immediate past president of the Vancouver board of Trade and said that he was speaking for a couple of other organizations, as well, who were in favour of it.

Perhaps I will simply read this letter from Mr. Richard C. Mann. It is addressed to the Honourable Jean-Luc Pepin, Q.C., Minister of Transport. It makes reference to past correspondence and says:

As I pointed out to Mr. Gordon Sinclair yesterday—

That would be the Mr. Sinclair who is our witness this morning.

... on the occasion of his representations to the Vancouver Port Authority, the Mayor of Vancouver and ourselves, we at The Vancouver Board of Trade have a continuing obligation to advise you accurately and effectively about the feelings of our members. As you know many of the businesses we represent are active participants in port related trade and commerce.

At this juncture, however, it appears to me the time has come to support you in your efforts to gain passage for the proposed bill. We realize Mr. Sinclair's explanations and clarifications will not be explicit in the proposed legislation—and that's a pity!—but he has now given us a much better understanding of the intent of your work. As long as the good intentions lead to greater prosperity—we will be happy!

Our understanding as of yesterday's meeting is that the City of Vancouver, the Vancouver Port Authority, and The Vancouver Board of Trade are generally in accord on these matters at this time.

As I say, honourable senators, that is signed by Richard C. Mann, chairman.

I will now call upon Mr. Sinclair. First, perhaps I should say that, on your behalf, and on my own initiative, I invited the Minister of Transport, Mr. Pepin, to attend this morning if he was able to do so. His reply was to the effect that he was scheduled to attend a cabinet meeting at this time this morning, and that therefore he felt that he would not be able to attend.

I shall now call upon Mr. Sinclair, who has agreed to open the proceedings from his point of view by giving us a brief overview of the bill and its objectives. Mr. Sinclair, would you proceed, please?

**Mr. Sinclair:** Thank you very much, Mr. Chairman. Honourable senators, the work on improving ports legislation in Canada has a very long history, going back, probably, into the early 1970s. It progressed through the 1970s by various stud-

[Traduction]

**Le président:** La lettre du Vancouver Board of Trade porte la signature de M. Richard C. Mann qui en était alors, il me semble, le président. La lettre est datée du 27 mai 1982.

M. Mann a comparu devant le Comité des transports de la Chambre des communes. Il s'était alors lui-même décrit comme l'avant-dernier président du Vancouver Board of Trade, et affirmait être le porte-parole de quelques autres organisations qui toutes souhaitent l'adoption de ce projet de loi.

Je peux tout simplement lire cette lettre de M. Richard C. Mann. Elle est adressée à l'honorable Jean-Luc Pepin, C.R., ministre des Transports. Il y est question d'échanges écrits antérieurs. Je lis:

Comme je le signalais hier à M. Gordon Sinclair...

Il s'agirait de ce même M. Sinclair qui comparait ce matin.

... de ses représentations auprès de la Vancouver Port Authority, le Maire de Vancouver et nous-mêmes du Vancouver Board of Trade avons le devoir de vous tenir constamment et exactement au fait de l'opinion de nos membres. Comme vous le savez, un grand nombre des entreprises que nous représentons participent activement au commerce portuaire.

Compte tenu de l'actuelle conjoncture, le moment me semble venu de vous accorder notre appui en vue de l'adoption de ce projet de loi. Nous voyons bien que les explications et éclaircissements fournis par M. Sinclair ne seront pas contenus dans le projet de loi, et c'est bien dommage, mais il nous a quand même maintenant beaucoup mieux fait comprendre l'esprit dans lequel vous travaillez. Tant et aussi longtemps que les bonnes intentions seront récompensées par une prospérité accrue, nous nous en réjouissons!

Nous retenons de la réunion d'hier que la ville de Vancouver, la Vancouver Port Authority et le Vancouver Board of Trade sont pour l'instant d'accord sur ces questions.

Je vous rappelle, messieurs les sénateurs, que cette lettre est signée par M. Richard C. Mann, président.

Je cède maintenant la parole à M. Sinclair. Je tiens quand même à ajouter auparavant que, en votre nom et de mon propre chef, j'ai invité le ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, à se joindre à nous ce matin si cela lui était possible. Il m'a répondu qu'il devait participer à une réunion du Cabinet à cette même heure, et qu'il ne pensait donc pas pouvoir être des nôtres.

Je cède maintenant la parole à M. Sinclair qui a accepté d'ouvrir le débat en exposant son point de vue par un bref examen du projet de loi et de ses objectifs. M. Sinclair, vous avez la parole.

**M. Sinclair:** Je vous remercie, monsieur le président. Messieurs les sénateurs, le perfectionnement de la législation portuaire au Canada est une très longue histoire, qui remonte sans doute au tout début des années 1970. Pendant ces années-là, il



## [Text]

ies, examinations, consultations and debates, which culminated in what I believe was Bill C-61 being introduced into the House of Commons in July, 1977, which bill, of course, died on the order paper shortly thereafter because of the summer recess.

The objective at that time was to get the bill and the fine print in front of the maritime community and others who had a vested interest in ports, so that they could have a chance to consult and to comment on the detailed wording. That consultation took place during the fall of 1977, and an improved version of the bill was introduced in November, 1977, as Bill C-6.

For various reasons it was not scheduled for second reading until May of 1978. It was 15 minutes away from second reading in the House of Commons when someone discovered Aldo Moro's body in the trunk of a car in Rome, Italy. The house adjourned out of respect for the rest of the day, and the business of the house was such that it was not possible to introduce the ports bill again for second reading before the summer recess and an adjournment of the session. Therefore, the second version of the bill died on the order paper.

There was concern, through the latter part of 1978, as to whether or not the bill would be introduced again. It was subsequently introduced, however, in March, 1979, as Bill C-50. Shortly thereafter an election was called, so once again the ports bill died on the order paper.

The previous initiative, which I would refer to for the sake of clarity as the former bill C-50, had a good deal of controversy attached to it, in that it was perhaps overly ambitious in attempting to bring under one regime all of the ports in Canada. As I am sure honourable senators appreciate, the difference in the regional perspectives in the country is such that that is a very ambitious goal, and is one which is certainly difficult to achieve.

It became apparent to us, as we progressed through 1979 and the early part of 1980, that it would probably be almost impossible, given the circumstances of the time—the great backlogging of priority legislation through the House of Commons and the divergent interests and views attached to Bill C-50—to achieve the necessary priority to have it introduced in the House of Commons, go through committee and into any sort of completion. We therefore took into account the various items of concern that had been expressed across the country, which were substantially organizational in format, in that the eastern part of the country preferred the crown corporation type of set-up, whereas the western part of the country seemed to prefer, for the most part, the harbour commission type of organization for ports in Canada. Taking that into account, as well as certain other difficulties that we had with Bill C-50, we attempted to shift the emphasis to capitalize on the strength of and tried to improve the perceived weaknesses of the existing pieces of legislation.

Therefore, that was the general nature of the thrust in developing Bill C-92, which you have before you now.

## [Traduction]

Il y a eu diverses études, analyses, consultations et délibérations qui ont abouti à la présentation d'un projet de loi, le C-61 il me semble, à la Chambre des communes en juillet 1977. Il a évidemment expiré au *Feuilleton* peu après en raison de l'intersession parlementaire.

A cette époque, l'objectif consistait à présenter le projet de loi et le détail de son application à la communauté maritime, et à ceux qui détenaient des intérêts dans les ports afin qu'ils aient l'occasion de prendre conseil relativement au libellé et de faire connaître leur point de vue sur la question. Cette consultation s'est déroulée à l'automne 1977, et une version améliorée du projet de loi a été présentée en novembre 1977; il me semble que c'était le bill C-6.

Pour diverses raisons, il n'est parvenu à l'étape de la deuxième lecture qu'en mai 1978. Nous en étions à 15 minutes de la deuxième lecture à la Chambre des communes, quand le corps de M. Aldo Moro fut découvert dans le coffre d'une voiture à Rome. En raison de ce deuil, la Chambre des communes a ajourné ses travaux pour la journée, et les affaires qu'elle devait régler étaient telles qu'il n'a pas été possible de représenter ce projet de loi en seconde lecture avant l'intersession. C'est ainsi, que la deuxième version du projet de loi a expiré à nouveau au *Feuilleton*.

Vers la fin de 1978, on commençait à craindre que le projet de loi ne puisse être présenté à nouveau. Il l'a quand même été, en mars 1979, sous le numéro C-50. Peu après, des élections ont été déclenchées, et le projet sur les ports a de nouveau expiré au *Feuilleton*.

L'initiative précédente, c'est-à-dire, pour plus de clarté, le projet C-50, avait suscité une énorme controverse, et s'était peut-être donné un objectif trop ambitieux en tentant de ramener sous un seul régime tous les ports du pays. Vous en conviendrez, messieurs les sénateurs, les points de vue des régions du pays sont si différents, que pareil but semble très ambitieux et certainement très difficile à atteindre.

Il nous est apparu, au cours de 1979 et au début de 1980, qu'il serait sans doute impossible, compte tenu de la conjoncture, à savoir l'imposant amoncellement de textes législatifs prioritaires à la Chambre des communes, et les intérêts et points de vue divergents suscités par le bill C-50, de lui faire reconnaître un rang suffisamment prioritaire pour qu'il soit présenté à la Chambre des communes, passe l'étape de l'étude en comité et se rapproche de son point d'achèvement. Nous avons donc pris en compte les diverses inquiétudes manifestées au pays, qui avaient principalement trait à l'organisation: l'Est du pays préférant la constitution en société d'Etat, tandis que l'Ouest semblait préférer majoritairement la Commission de port. Partant de là et tenant compte de certaines autres difficultés que nous avons eues avec le projet de loi C-50, nous avons tenté de réorienter nos efforts pour miser sur l'efficacité des textes législatifs existants et en pallier les lacunes.

C'est donc la voie que nous avons suivie pendant l'élaboration du projet de loi C-92 que vous avez maintenant devant vous.

## [Text]

In order to deal with the easiest part of the bill first, I would like to speak about the harbour commissions. The harbour commission set-up was in fact the model for Bill C-50. The harbour commissions in Canada were generally satisfied with their legislation, with a few minor improvements. Essentially, the harbour commission legislation has been left as it was in the 1964 Harbour Commissions Act. What we have introduced into the Harbour Commissions Act, with the agreement of the harbour commissions, are the objectives and principles of ports policy which were embodied in Bill C-50, which had a high degree of acceptance across the country, the main objective or principle in Bill C-50 being a greater degree of decentralization or autonomy being given to the major ports in Canada and an improved system for the public harbours in Canada.

I would like to turn next to the public harbours area. There are 550-odd smaller harbours in Canada that have been administered under three or four different pieces of legislation—the Government Harbours and Piers Act, the Canada Shipping Act, the Public Works Act—and without a clear definition of program responsibility; so we have agreed with the Department of Public Works and others to consolidate all the provisions dealing with public harbours into an improved Government Harbours and Piers Act—the original of which dates back to 1936—and to introduce certain improvements into that legislation, to assist the public harbours in their orderly development. We have general support for that position.

The major portion of Bill C-92 deals with the National Harbours Board Ports. As you probably know, the National Harbours Board Act dates back to 1936. It was put together under the circumstances of the depression, and as a result of the virtual bankruptcy of some of the major ports in Canada. It was a very centralized and tight piece of legislation, which has caused considerable concern and difficulty, as well as frustration, for some of the major ports in Canada that have now achieved a position of maturity and financial self-sufficiency.

What we have attempted to do in Bill C-92 is replace the four-man, or four-person board of the National Harbours Board with a 17-man or 17-person board of directors, and to structure the corporation in the more usual form of a crown corporation, in such a way that there can be representation on the corporate board of directors from all provinces and areas of Canada. We have also attempted to remove some of the restrictive clauses of the National Harbours Board Act, and I would refer in particular to one clause in that act which requires order in council approval for all contracts above \$50,000. In 1936 the sum of \$50,000 was representative of considerably more freedom than is the case with \$50,000 in 1982. Nevertheless, that \$50,000 still remains in the National Harbours Board Act, and so there is a huge flow of paper for every contract over \$50,000 that has to move through the order in council process before the ports of Canada can proceed with their work.

## [Traduction]

Abordons d'abord la partie la plus simple du projet de loi, celle qui a trait aux commissions de port. L'établissement de commissions de port a en réalité modelé le projet de loi C-50. Les commissions de port au Canada étaient généralement satisfaites de la législation à laquelle elles étaient soumises, ne demandant que quelques améliorations mineures. Cette législation visant les commissions de port est demeurée pratiquement inchangée depuis l'entrée en vigueur de la Loi de 1964 sur les Commissions de port. Nous avons ajouté à cette Loi, en accord avec les commissions de port, les objectifs et les principes de la politique portuaire qui avaient déjà été inclus au projet de loi C-50, et qui étaient fortement acceptés par tout le pays; l'objectif ou le principe directeur du projet C-50 étant une décentralisation accrue en vue de la reconnaissance d'une plus grande autonomie des grands ports au Canada de même que l'amélioration du système à l'intention des ports publics canadiens.

J'aimerais aborder la question des ports publics. Il existe environ 550 petits ports au Canada qui ont été assujettis à trois ou quatre différents textes de loi (la loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur la marine marchande, la Loi sur les travaux publics), et ce sans définition claire de la responsabilité du programme; nous avons donc décidé avec le Ministère des Travaux publics et d'autres intéressés de refondre toutes les dispositions touchant les ports publics en une loi améliorée sur les ports et jetées de l'État, la Loi actuelle datant de 1936, et d'y ajouter certaines dispositions qui favorisent l'expansion harmonieuse des ports publics. Nous bénéficions d'un appui global pour la réalisation de cet objectif.

Le projet de Loi C-92 porte principalement sur les ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux. Comme vous le savez sans doute, la Loi sur le Conseil des ports nationaux remonte à 1936. Elle a vu le jour pendant la crise économique, et par suite de la quasi-faillite de certains grands ports du pays. C'était un texte de loi très centralisateur et strict qui a causé bien des inquiétudes et des difficultés, voire la frustration, dans certains des grands ports canadiens qui pourtant sont maintenant en pleine possession de leurs moyens, et ont fini par assurer leur autosuffisance financière.

Par le projet de loi C-92, nous avons tenté de remplacer le conseil de quatre hommes, ou de quatre personnes, du Conseil des ports nationaux par un conseil d'administration de 17 hommes, ou de 17 personnes, et de structurer la société de manière à en faire une entité plus courante, une société d'État, pour que puissent y être représentées au conseil d'administration toutes les provinces et régions du Canada. Nous avons aussi voulu supprimer certaines dispositions restrictives de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, notamment celle qui prévoit que tous les contrats de plus de \$50,000 doivent être autorisés par décret du conseil. En 1936, un maximum de \$50,000 offrait beaucoup plus de latitude que la même somme en 1982. Pourtant, ce plafond de \$50,000 est toujours en vigueur aux termes de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, et il engendre un flot considérable de paperasserie pour tout contrat de plus de \$50,000 qui doit être autorisé par



[Text]

**Senator Bell:** That amount would cover perhaps a couple of dozen light bulbs, Mr. Chairman, the way things are.

**Mr. Sinclair:** For \$50,000 today you do not get very much. This has considerably increased the number of submissions that have to be made and, correspondingly, the frustration of the ports involved. I quite agree with them. Having to read and sign off every one of those submissions before they go to the minister, I have an appreciation of what the ports have before them.

We have attempted to remove restrictive clauses such as the one I have referred to in order to assist the ports, and we have also made provision for local port corporations, with local boards of directors, to be established. We have also, independently of this bill, but with the approval of the Treasury Board, substantially refinanced the National Harbours Board, so that all ports can be placed on a sound financial basis to start off their existence as local port corporations, by the freezing of their existing debts, without repayment and without interest.

We have also attempted, as part of this bill, to maintain the *status quo* on points of controversy that were raised previously with respect to C-50, and I would refer specifically to the policing provisions. The National Harbours Board, as you may know, has a police force which is centrally administered. The provisions of C-50 which pertained to decentralization of that policing function were opposed by the provinces because of federal-provincial disputes over the application of the Criminal Code, and so, with the agreement of all the attorneys-general of the provinces, we have arrived at a solution of maintaining the *status quo* as being acceptable to them, thereby resolving, by not doing anything, the question of policing. There are several other matters that we have attempted to resolve in similar fashion, with the agreement of the parties concerned.

Senator Muir asked earlier about whether there would be any disagreement. In responding to that particular question, I have in the past described this particular bill as having two strange assets. The first asset is a generally perceived view across the country that we have been talking about a new piece of ports legislation, a new ports bill, for the better part of 10 years, and so the attitude has developed, "For goodness' sake, let us do something, and let us do it now."

The second strange asset is a perception, again right across the country, that if we do not do something now we perhaps may lose the necessary priority, or the necessary momentum, and may not see anything of the kind of several years; so while there are people who might like to see something different and might like to see something improved, there has been an acceptance across the country of compromise in the recognition that the matter has been talked about long enough, it is time to do something, and the something we have in front of us

[Traduction]

décret du conseil avant que les ports canadiens puissent entreprendre leurs travaux.

**Le sénateur Bell:** Au train où vont les choses, cette somme permet d'acheter quelques douzaines d'ampoules électriques, monsieur le Président.

**M. Sinclair:** De nos jours, on n'obtient pas grand-chose avec \$50,000. Le nombre des demandes qui doivent être faites a donc nettement augmenté, et avec lui le mécontentement des ports intéressés. Je suis tout à fait d'accord avec eux. Devant lire et signer chacune de ces demandes avant qu'elles soient présentées au ministre, je suis bien en mesure de savoir ce à quoi les ports doivent se soumettre.

Non seulement avons-nous tenté de supprimer des causes limitatives comme celle-là pour venir en aide aux ports, mais nous avons en plus prévu la création de sociétés de port locales dotées de conseils d'administration locaux. Nous avons aussi, indépendamment de ce projet de loi, mais avec l'approbation du Conseil du Trésor, substantiellement refinancé le Conseil des ports nationaux afin que tous les ports puissent bénéficier d'une solide assise financière pour entamer leur nouvelle existence en tant que sociétés de port locales, en procédant au blocage de leurs dettes existantes, sans remboursement ni intérêt.

Nous avons aussi tenté, à l'intérieur de ce projet de loi, de supprimer ou devrais-je dire de maintenir le *statu quo* en ce qui touche des sujets de controverse qui avaient été soulevés antérieurement relativement au projet de loi C-50: Je parle plus précisément des dispositions touchant les agents de police. Le Conseil des ports nationaux a une force policière assujettie à une administration centrale. Les dispositions du projet de loi C-50 qui avaient trait à la décentralisation de cette fonction policière ont suscité l'opposition des provinces en raison du différend qui oppose ces dernières au gouvernement fédéral relativement à l'application du Code criminel, et, avec l'accord des procureurs généraux des provinces, nous avons résolu de considérer comme acceptable pour l'instant le maintien du *statu quo*, résolvant ainsi, en n'y changeant rien, la question des forces policières. Nous nous sommes efforcés de résoudre plusieurs autres questions de façon semblable, avec l'accord des parties concernées.

Monsieur le sénateur Muir a précédemment demandé s'il y avait désaccord. Je répondrai que j'ai déjà dit que ce projet de loi donné qu'il avait deux aspects assez surprenants. D'abord, tout le pays semble d'accord pour reconnaître que nous parlons d'un nouveau texte de loi portuaire, d'un nouveau projet de loi sur les ports, depuis pratiquement dix ans, et l'on en est arrivé à penser: «Pour l'amour du ciel, faisons quelque chose, et faisons-le maintenant.»

Deuxièmement, tout le pays estime que si nous ne réagissons pas maintenant nous risquons de perdre le rang prioritaire, ou l'élan nécessaire, et de ne plus retrouver pareille occasion avant plusieurs années; alors, bien que certains puissent souhaiter autre chose et espérer une amélioration, il y a eu dans tout le pays acceptation de ce compromis par la reconnaissance du fait que nous avons déjà assez parlé de cette question, qu'il est temps d'agir et que ce que nous propose le projet de loi C-92 est sans doute ce que nous pourrions attendre de mieux.



## [Text]

in the form of Bill C-92 is probably the best that can be achieved at this point in time. Here again, taking into account the divergent views across the country, the attitude is, "For goodness' sake, let us get on with it." That is the communication that has been given to me, and that has been reflected in the great number of letters of support that we have received. This is not from any one part of the country in particular—it comes from all over—but there has been a frustration, that has been referred to earlier, and a desire to come up with something better for the ports.

The major ports in Canada, particularly the National Harbours Board ports, have now all achieved financial self-sufficiency, measured in commercial profit and loss terms. By that I mean that their revenues cover all their expenses, including depreciation and interest. In many cases they are able to provide a substantial proportion of their capital requirements.

As I said earlier, the main theme of this bill is to give more of the ports in this country a greater degree of autonomy. In pursuing that we have been asked a number of times, "Why not go to a schedule D crown corporation? Why stay with a schedule C corporation if you are pursuing autonomy?"

**The Chairman:** Would you explain the difference between those two, please?

**Mr. Sinclair:** A schedule C crown corporation is an agency corporation of the government, and is required to seek more approval of the government in the form of contract awards of a major nature, approval of its operating as well as its capital budgets, and so on, whereas a schedule D corporation or a proprietary corporation, such as Air Canada and CN, have a higher degree of autonomy and really only have to submit their capital program for approval, and do not have to submit any contract awards for government approval.

We have chosen at this time to remain a schedule C crown corporation with the agreement of the ports of Canada. In saying that, I refer particularly to a committee of the chairmen of the major port authorities in the country—namely, the chairman of the port authority of St. John's, Newfoundland; the chairman of the port authority of Halifax; in the past, the chairman of the port authority of Saint John, New Brunswick; the chairman of the port authority of Quebec City; the chairman of the port authority of Montreal; and the chairman of the port authority of Vancouver—who have worked very closely with me all through the derivation of the principles attached to this legislation and the drafting of the legislation, to the point where I can say without fear of contradiction that all of those gentlemen are heartily in support of this legislation and attended with me—at least, four of them did—the meetings of the house committee on this bill.

I might mention briefly that we have achieved, with the agreement of ministers of the Treasury Board, a very substantial delegation of authority to the Canada Ports Corporation, which is the successor corporation to the National Harbours Board, of a contract award figure of \$10 million instead of

## [Traduction]

A nouveau, compte tenu des différents points de vue du pays, on se dit: «Pour l'amour du ciel, tenons-nous en à cela». C'est le message qui m'a été transmis, et que véhiculait le grand nombre de lettres d'appui que nous avons reçues. Il ne vient pas d'un coin précis du pays, mais de tout l'ensemble du pays. Il a précédemment été question de frustration, et de la volonté d'améliorer le sort des ports.

Les principaux ports au Canada, notamment ceux qui relèvent du Conseil des ports nationaux, ont maintenant tous atteint l'autonomie financière, compte tenu des profits et pertes. Je veux dire que leurs gains suffisent à couvrir toutes leurs dépenses, y compris l'amortissement et les intérêts. Dans de nombreux cas, ils parviennent même à satisfaire une proportion substantielle de leurs besoins en capitaux.

Je le répète, le principal objectif de ce projet de loi est d'accorder une autonomie accrue aux ports du pays. On nous a à de nombreuses reprises demandé: pourquoi ne pas opter pour une société d'État inscrite à l'annexe D? Pourquoi nous en tenir à une société inscrite à l'annexe C, puisqu'on recherche l'autonomie?

**Le président:** Auriez-vous l'obligeance d'expliquer ce qui les différencie?

**M. Sinclair:** Une société d'État inscrite à l'annexe D est une corporation de mandataires, et est tenue de demander davantage d'autorisations au gouvernement en matière d'adjudication de contrats, de modes d'exploitation, de budgets d'immobilisations et ainsi de suite, tandis qu'une société inscrite à l'annexe C, une corporation de propriétaires, comme Air Canada et le CN, ont une plus grande autonomie, n'ont en réalité qu'à faire approuver leur budget d'immobilisations, sans que le gouvernement doive autoriser le moindre contrat qu'elles accordent.

Nous avons choisi pour l'instant de demeurer une société d'État inscrite à l'annexe C, et ce avec l'accord des ports du Canada. Je pense surtout à un comité de présidents des principales administrations portuaires du pays, notamment le président de l'administration portuaire de Saint-Jean (Terre-Neuve); le président de l'administration portuaire de Halifax; l'ancien président de l'administration portuaire de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick); le président de l'administration portuaire de la ville de Québec; le président de l'administration portuaire de Montréal et le président de l'administration portuaire de Vancouver qui ont travaillé en très étroite collaboration avec moi pendant tout l'examen des principes qui sous-tendent ce texte de loi, et sa rédaction. Si bien que je peux affirmer, sans crainte, que ces derniers appuient de tout cœur ce texte de loi, et qu'ils ont assisté comme moi, au moins quatre d'entre eux l'ont fait, aux réunions du comité de la Chambre qui étudie ce projet.

J'ajouterai que nous sommes parvenus à réaliser, avec l'accord des ministres du Conseil du Trésor, la délégation de très importants pouvoirs à la Société canadienne des ports, le successeur du Conseil des ports nationaux, en faisant passer à 10 millions de dollars, au lieu de l'ancien plafond de \$50,000,

*[Text]*

\$50,000, under certain conditions. The conditions are that they go out to public competitive tender, that they accept the lowest bidder, that they have more than one acceptable bid, and that the successful bidder shall be a Canadian corporation. If those conditions are met, then a contract award of up to \$10 million would be possible to be delegated to the major local port corporations, which is a significant departure from \$50,000.

I might also mention, if you will permit me the time, some of the elements of the bill that have attracted the most controversy in the house debates, which I believe might be of interest to honourable senators. The first item was spending limits, which is not stated in the bill but which would be encompassed in bylaw. Mr. Pépin succeeded in obtaining the approval of his colleagues for the \$10 million limit, and seemed to satisfy the members of the house that it was a very reasonable provision indeed.

A number of people have made comment about the appointment process to the board of directors of the Canada Ports Corporation as well as to the local port corporations. Those appointments are all made by order in council, and we have received representations from a number of the provinces that they should have the right to nominate a person to the board. We have received strong representations from two members of the Conservative Party with respect to that and municipalities and port users having the right to nominate to the board of directors of a local port corporation; and from members of the New Democratic Party for the right of organized labour to nominate members to the board of a local port corporation.

There has also been representations that municipalities should nominate members to the board of the local port corporation. The response to those particular concerns has been that the minister is quite willing to receive representations from any interested party who wishes to offer names for consideration to either the boards of a local port corporation or to the board of the Canada Ports Corporation, the parent body. In dealing with the desires of the provinces, the minister has made the point that if all the provinces had rights of nomination, we would have the 10 provinces controlling the board of the Canada Ports Corporation, which is a federal institution, and that we would have the potential of provincial nominees from provinces outside the residency of a port to the board of a local port corporation. He has made the point that provinces do not accord the federal government the right to nominate members to provincial boards or corporations, that we are responding to the concerns of maritime interests, that the strength of this policy lies in the people on the boards having the basic interest of the port at heart rather than motives that might be superfluous or even contradictory to the needs of the port. So the minister has concluded, and his cabinet colleagues have supported him, that the best way of achieving this is to have all appointments by order in council, but with the opportunity for interested parties to suggest people who, they feel, would and could make a major contribution to the development and the operation of the port.

*[Traduction]*

la limite à respecter en matière d'adjudication de contrats, sous réserve de certaines conditions. Ces dernières consistent à procéder par appel d'offres public, à accepter le mieux disant, à recevoir plus d'une offre acceptable, et à retenir la soumission d'une société canadienne. Ces conditions respectées, un contrat pouvant atteindre les 10 millions de dollars pourrait être conclu par les grandes sociétés de port locales, ce qui est une nette amélioration par rapport à l'ancienne limite de \$50,000.

Si vous le permettez, je parlerai aussi de certains des éléments du projet de loi qui ont suscité le plus de controverse à la Chambre, et qui, je pense bien, intéresseront les honorables sénateurs. D'abord, les limites de dépenses, dont il n'est pas question dans le projet de loi, mais dont traiteraient les règlements: M. Pepin est parvenu à obtenir de ses collègues l'approbation de la limite de 10 millions de dollars, et les membres de la Chambre des communes semblaient reconnaître que c'était là une disposition tout à fait raisonnable.

Certains ont fait des observations au sujet du procédé de nomination au Conseil d'administration de la Société canadienne des ports de même qu'aux sociétés de port locales. Ces nominations se font toutes par décret du conseil, et un certain nombre de provinces nous ont fait valoir qu'elles devraient avoir le droit de nommer une personne au conseil. Deux membres du parti conservateur nous ont fait des demandes pressantes à ce sujet, et afin que les municipalités et les utilisateurs des installations portuaires aient le droit de participer aux nominations au conseil d'une société de port locale. Des membres du Nouveau parti démocrate ont affirmé le droit des travailleurs organisés de nommer des membres au conseil d'une société de port locale.

Certaines observations qui nous ont été présentées voulaient aussi que les municipalités puissent nommer des membres au conseil de la société de port locale. Devant ces inquiétudes, le Ministère s'est dit tout à fait disposé à accueillir les recommandations de toute partie intéressée qui souhaite soumettre les noms de candidats éventuels aux conseils d'une société de port locale ou de la Société canadienne des ports, la société mère. Face aux désirs des provinces, le Ministre a établi clairement que si toutes les provinces avaient le droit de nommer des membres, nous nous retrouverions avec dix provinces régissant le conseil de la Société canadienne des ports, qui est une institution fédérale, et que nous risquerions de voir des membres issus de provinces autres que celle où se trouve un port donné siéger au conseil de la société de port locale dont il relève. Il a rappelé que les provinces ne reconnaissent pas au gouvernement fédéral le droit de nommer des membres de leurs conseils ou sociétés, que nous devons tenir compte des préoccupations de ceux qui détiennent des intérêts maritimes, que cette politique a justement ceci d'intéressant que les membres qui siègent aux conseils ont à cœur les intérêts premiers du port et ne sont pas mus par des raisons étrangères ou contraires à ses besoins. Le Ministre a donc conclu, avec l'appui de ses collègues du Cabinet, que le meilleur moyen d'y parvenir est d'effectuer toutes les nominations par décret du conseil, en permettant néanmoins aux parties intéressées de



[Text]

We also have another major element of controversy, which derives from the fact that, under the National Harbours Board Act, in the past funds originating in a port were reserved exclusively for use in that port and could not be used any place else. In Bill C-92 we have changed that principle, to the point where we have introduced what we call a central banking concept, whereby funds that are temporarily surplus in one port could be lent to the parent body for subsequent relending to support other port investment in other ports across the country. This concept is extremely strongly supported in eastern Canada but is viewed with some concern in the Vancouver area. The concern arises from the fact that the ports were forgiven their debt but the funds that were set aside in the ports to repay that debt have not been "repatriated" by the federal government, and so several of the ports at the present time have substantial cash reserves to support port investment plans for the immediate future.

We believe that we have satisfied all those in Vancouver, with the exception of two members of the Conservative Party from that area, that the ownership of the funds would still remain with the local port, but the objective of circulating the funds for use for port investment of a concrete nature, instead of being invested in short term securities, as being a much better utilization of the funds, has not been entirely accepted by those particular gentlemen. We have stated that we believe this central banking concept promotes autonomy in that it utilizes funds within the port system for direct port investment and thereby makes our demands upon the central treasury less frequent than would otherwise be the case; and in this day of strong competition for available funds, we believe that is a desirable asset to have, namely, the ability to use the funds within the ports world for port related purposes and only to call upon the central treasury when the parent corporation is in need of funding. We believe that promotes the financial autonomy and also enables us to take one step in the future which I will now describe.

I said earlier that we consciously chose to remain a schedule C agency corporation. We did that for specific reasons, the first of which is that the government is in the process of revising some of the rules for becoming a schedule D corporation and, until we know exactly what those rules are, we would prefer to stay in schedule C.

The second major reason is that the schedule D crown corporation pays income taxes, and a schedule C corporation does not, thereby retaining funds within the corporation for port investment.

The third reason was that a schedule D crown corporation is required to pay dividends, and I would turn your attention to Air Canada and CN, for example, who are required to pay dividends on a formula basis, one being 4 per cent of invested capital and the other being 20 per cent of after-tax profits. A schedule C crown corporation does not usually pay dividends,

[Traduction]

proposer des personnes qu'elles jugent aptes à contribuer largement à l'expansion et à la mise en valeur du port.

Il faut aussi mentionner un autre grand différend, qui découle du fait que, par le passé, aux termes de la Loi sur le Conseil des ports nationaux, les fonds provenant d'un port y étaient exclusivement réservés et ne pouvaient être utilisés nulle part ailleurs. Le projet de loi C-92 a modifié ce principe en incluant ce que nous appelons le concept de banque centrale, et grâce auquel les fonds temporairement excédentaires dans un port peuvent être prêtés à la société mère qui peut à son tour les prêter pour soutenir un investissement portuaire ailleurs au pays. L'est du Canada est extrêmement favorable à ce principe, qui suscite pourtant quelque inquiétude dans la région de Vancouver qui en redoute l'adoption parce que, même si les ports ont vu leur dette remise, les fonds qui y ont été mis de côté pour la rembourser n'ont pas été rapatriés par le gouvernement fédéral, et qu'actuellement plusieurs ports disposent de liquidités substantielles pour soutenir à court terme des plans d'investissement portuaire.

Nous croyons avoir réussi à convaincre tous les gens de Vancouver, à l'exception de deux membres du parti conservateur de cette région, que le port local conserverait la propriété des fonds, et que l'objectif qui consiste à les mettre en circulation pour qu'ils servent sous forme d'investissement portuaire tangible plutôt qu'à l'acquisition de valeurs à court terme, constitue une utilisation bien meilleure de ces sommes. Nous avons affirmé que nous croyons que ce concept de banque centrale favorise l'autonomie par l'affectation de fonds provenant du système portuaire à l'investissement portuaire direct, et la réduction conséquente de la fréquence de nos demandes au Trésor central. A cette époque où se livre une lutte si acharnée pour l'obtention de fonds, nous croyons qu'il est souhaitable de pouvoir affecter ceux dont disposent les ports à des objectifs portuaires, et de ne faire appel au Trésor central que quand la société mère a elle-même besoin de fonds. Nous croyons ainsi favoriser l'autonomie financière, et franchir une étape de plus vers ce que je vous décris maintenant.

Je vous ai dit que nous avons délibérément choisi de demeurer une société d'État inscrite à l'annexe C. Nous l'avons fait pour des raisons précises: d'abord parce que le gouvernement est en train de revoir certaines des règles touchant les sociétés inscrites à l'annexe D, et, que tant que nous ne connaissons pas ce que supposent exactement ces règles, nous préférons demeurer une société de l'annexe C.

La deuxième grande raison est qu'une société d'État inscrite à l'annexe D verse des impôts sur le revenu, et qu'une société inscrite à l'annexe C n'en paie pas, ce qui permet de conserver des fonds au sein de la société en vue d'un investissement portuaire.

Troisièmement, une société d'État de l'annexe D doit verser des dividendes: je vous rappelle le cas d'Air Canada et du CN qui sont tenues de le faire, l'une à raison de 4 p. 100 du capital investi, et l'autre de 20 p. 100 des profits après impôt. Une société d'État de l'annexe C ne paie habituellement pas de dividendes, ce qui lui permet de réserver les fonds de nature portuaire à l'investissement portuaire.



[Text]

thereby retaining funds within the port's world for port investment.

For these basic reasons, the ports community, in consultation with ourselves, said that they would take a strategic decision now to remain a schedule C crown corporation for the moment, but that we would place, in legislation, all the necessary provisions for the Canada Ports Commission to become a schedule D crown corporation in the future if that were decided by the board of the corporation to be an advantageous move. In other words, with the approval of the Governor in Council, they could be added to the list of schedule D crown corporations in the future without the necessity of coming back to change the legislation. It was a tactical decision agreed to by the ports community. It was in their best interest at the present time to remain a schedule C crown corporation, but that they would retain, in legislation, the necessary provisions to enable them to go to a schedule D status in the future if that were deemed, at that time, to be more advantageous for the corporation.

I think that I should perhaps stop at this point since I am sure there will be questions from senators. We can probably continue the discussion on a question and answer basis.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Sinclair. Senator Rowe, do you have a question in mind?

**Senator Rowe:** I would refer to the \$50,000 dichotomy which you referred to earlier. Does that mean that somebody, presumably the harbour authority, could award a contract for anything less than \$50,000 without going to tenders?

**Mr. Sinclair:** No, sir. They were required to go to public competitive tender. All it meant was that the board of the National Harbours Board was the final decision-making authority in the award of the contract.

**Senator Rowe:** The minister did not play any role at all?

**Mr. Sinclair:** No, sir, he did not.

**Senator Rowe:** That being so, does that not place a tremendous power in the hands of the Harbours Board? I am thinking of an allegation made two or three years ago about a certain province. Some legislation was passed which made it obligatory to call for tenders for any kind of public works over, I think, \$10,000. The charge was subsequently made—with, apparently, some justification—that that political restriction had been overcome by taking a job worth, say, \$200,000 and breaking it down into segments of under \$10,000 each so that no tenders had to be called. Presumably awards could be made on the basis of political friendships or on other bases without regard to the principle of tenders.

I am also reminded of a situation in my own province when, for some years, I was Minister of Mines and Resources in the early days after Newfoundland joined Canada. At that time I found out something which I did not know had existed. I was horrified when I found out that the minister, and no one else, had the power to award grants of crown land, in fee simple, for anything under 10 acres. On the face of it, this was innocuous

[Traduction]

Pour ces raisons fondamentales, la communauté portuaire, en consultation avec nous, a affirmé que, pour des motifs stratégiques, elle demeurerait pour l'instant une société d'État inscrite à l'annexe C, mais que nous inclurions au texte de loi toutes les dispositions nécessaires pour que la Société canadienne des ports puisse un jour devenir une société de l'annexe D, si son conseil le jugeait avantageux. Autrement dit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, elle pourrait figurer au nombre des sociétés d'État de l'annexe D sans qu'il soit nécessaire de modifier la loi. C'est une habile décision de la communauté portuaire. Elle a maintenant intérêt à demeurer une société d'État de l'annexe C, mais elle peut compter sur les dispositions idoines de la loi qui lui permettraient éventuellement de passer à l'annexe D, si cette décision semblait avantager la société.

Je pense que je devrais clore là-dessus, puisque les sénateurs ont certainement des questions à poser. Nous pouvons sans doute poursuivre nos entretiens par voie de questions et réponses.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Sinclair. Monsieur le sénateur Rowe, avez-vous une question à poser?

**Le sénateur Rowe:** Je pense à cette ligne de démarcation des \$50,000 dont vous avez parlé. Faut-il en conclure que quelqu'un, sans doute l'administration du port, pourrait accorder un contrat de moins de \$50,000 sans procéder à un appel d'offres?

**M. Sinclair:** Non, monsieur. Il faut procéder à un appel d'offres public. Ce qui veut tout simplement dire que c'est le conseil du Conseil des ports nationaux qui prenait la décision finale en matière d'adjudication de contrats.

**Le sénateur Rowe:** Le ministre ne jouait aucun rôle?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, aucun.

**Le sénateur Rowe:** N'était-ce donc pas remettre un pouvoir considérable aux mains du Conseil des ports? Je pense à des allégations qui ont été faites il y a deux ou trois ans au sujet d'une certaine province. Une loi rendait obligatoire l'appel d'offres pour l'adjudication de tout contrat de travaux publics de plus de, il me semble, \$10,000. Des mises en accusation ont ensuite été faites, apparemment avec raison, et selon lesquelles on aurait passé outre à ces limites en répartissant le montant total des travaux, par exemple \$200,000 en blocs de moins de \$10,000 chacun, afin de ne pas avoir à faire d'appel d'offres. Il semble que des contrats ont pu être accordés par népotisme ou autres raisons sans considération du principe de l'appel d'offres.

Je me souviens aussi d'un cas, dans ma propre province, où pendant quelques années j'ai été ministre des Mines et des ressources, immédiatement après l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne. A cette époque, j'ai découvert une chose dont j'ignorais tout à fait l'existence. J'ai été stupéfait de constater que le ministre, et personne d'autre, avait le pouvoir d'accorder en propriété inconditionnelle des parcelles

[Text]

since, in a vast province such as Newfoundland, 10 acres is not a lot of land. If someone wanted a few acres to plant potatoes or some such thing, this grant could be made by a minister. However, on a theoretical basis, the minister could give away all the crown land in Newfoundland by simply giving it away in nine-acre lots. Do any of these considerations enter into this legislation?

**Mr. Sinclair:** I do not believe so. The legislation requires them to go to competitive tender for works contracts. The National Harbours Board has always had the same power as any government department has at the present time to go without competitive tender for very small contracts. I think that figure is \$10,000 or \$15,000 at the moment.

The National Harbours Board has few contracts of that size since their contracts tend to be of a more substantial nature and usually relate to the construction of a new facility or the major repair of a new facility. Therefore, they go to competitive tender in just about every contract.

There is one major exception in that they have the authority, and I believe it is up to \$1 million, to effect emergency repairs. I can think of one instance which happened very recently, that is, in the last three or four years, where a major portion of the wharf at Three Rivers started to disintegrate. A portion of it actually did slip into the water. They entered into an emergency contract over the weekend to effect temporary repairs to maintain the security of the wharf. I believe the figure was \$100,000.

They then went into a program to effect a major repair and reconstruction of the wharf, and that went to competitive tender.

**The Chairman:** With reference to the limit of the amount or the value of the contract which a local port may enter into, you say that is now \$50,000. The new legislation would increase it to what?

**Mr. Sinclair:** It could be up to \$10 million if they go to public competitive tender, if there is more than one acceptable tender received, if they are choosing the lowest bidder and if the lowest bidder is a Canadian company. In other words, if all of those conditions are met, there is very little to be decided at the headquarters level.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, regarding this delegation of authority to the board, is there a provision to the effect that this will be done under the supervision of the national corporation? For example, if a board issues a contract and does not follow the established procedure, can the national corporation intervene?

**Mr. Sinclair:** Yes, senator, it very definitely can.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, is there a provision contained in the bill such that these tenders that are called should be opened publicly?

[Traduction]

d'au moins de 10 acres à même les terres de la Couronne. Tout cela semblait bien anodin, puisque dans une vaste province comme Terre-Neuve, un lot de 10 acres ne représente pas un bû grand espace. Quiconque voulait obtenir quelques acres pour y planter des pommes de terre ou quoi que ce soit, pouvait se le voir accorder par un ministre. Toutefois, théoriquement parlant, le ministre pouvait céder toutes les terres publiques de Terre-Neuve en les impartissant en lots de neuf acres. A-t-il été tenu compte de pareille possibilité dans ce texte de loi?

**M. Sinclair:** Je ne crois pas. La loi prévoit qu'il faut faire un appel d'offres public avant d'accorder des contrats pour la réalisation de travaux. Le Conseil des ports nationaux a toujours eu le même pouvoir que tout autre ministère possède actuellement d'accorder de très petits contrats sans appel d'offres. Je pense que la limite est actuellement de \$10,000 ou de \$15,000.

Le Conseil des ports nationaux n'accorde que peu de contrats de cette importance parce que ceux qu'il conclut ont généralement trait à la construction ou à d'imposants travaux de réparation d'une nouvelle installation. Par conséquent, il fait des appels d'offres pour la quasi-totalité de ses contrats.

Il existe toutefois une exception notable qui tient au fait que le Conseil a le pouvoir, jusqu'à concurrence de l'engagement de dépenses de 1 million de dollars, de faire effectuer des réparations d'urgence. Nous en avons eu un exemple il y a trois ou quatre ans, quand une grande partie du quai de Trois-Rivières a commencé à se désintégrer. En réalité, une partie du quai s'est effondrée dans l'eau. Les responsables ont conclu un contrat d'urgence pendant la fin de semaine pour faire effectuer des réparations provisoires pour assurer la sécurité du quai. Je pense qu'il était question de \$100,000.

Ils ont ensuite entrepris un programme pour réparer et reconstruire le quai, et ont procédé à cette fin par appel d'offres.

**Le président:** En ce qui concerne la limite ou la valeur maximale du contrat qu'un port local peut conclure, vous dites qu'elle est maintenant de \$50,000. La nouvelle loi la porterait à combien?

**M. Sinclair:** Elle pourrait atteindre les 10 millions de dollars si l'on procède par appel d'offres public; si l'on reçoit plus d'une offre acceptable; si l'on retient le mieux disant et si ce dernier est une société canadienne. Autrement dit, si toutes ces conditions sont respectées, le bureau central n'a pas grand-chose à dire.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, au sujet de la délégation de pouvoir au conseil, existe-t-il une disposition qui prévoit la supervision par la Société nationale? Par exemple, si un conseil accorde un contrat sans respecter la marche à suivre établie, la Société nationale peut-elle intervenir?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le sénateur, très certainement.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, le projet de loi contient-il une disposition qui prévoit que ces offres doivent être faites publiquement?



[Text]

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman, there is.

**The Chairman:** Mr. Sinclair, regarding what you referred to as consolidation of financing or some such phrase, I understand that there was refinancing of the National Harbours Board in December, 1980?

**Mr. Sinclair:** Yes, there was.

**The Chairman:** What did that refinancing consist of?

**Mr. Sinclair:** That refinancing consisted of the freezing of some \$317 billion worth of principal indebtedness and approximately \$150 million worth of unpaid accrued interest, freezing that with no future provision for repayment or interest payments.

**The Chairman:** In other words, it was wiping the slate clean, to that extent, at least?

**Mr. Sinclair:** That is correct. There was some \$26 million worth of debt retained in six or seven ports, and it was also refinanced over a future 20-year period at the average rate of interest that will then be outstanding. The purpose for this was to try again to simplify the legislation you have before you now. Bill C-50 had this refinancing provision contained in it.

What we attempted to do was to deal with the refinancing question through the Treasury Board in advance of the legislation, to draft this bill in a fashion such that it would not be a money bill. We were successful in doing that.

**The Chairman:** I understand that, of that approximate \$26 million, one half was for the two ports of Montreal and Vancouver together, is that correct?

**Mr. Sinclair:** Yes, Mr. Chairman, it is. The ports of Montreal and Vancouver had a debt of approximately \$14.7 million of the \$25.7 million that was retained.

**The Chairman:** What provisions exist for payment of those remaining amounts totalling \$25.7 million?

**Mr. Sinclair:** They were replaced with new debt instruments to be repaid over a 20-year period from December 31, 1980.

**The Chairman:** Therefore, before this bill becomes effective, the six ports which have this total indebtedness of \$25.7 million will be making regular repayments and interest payments?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** At what rate?

**Mr. Sinclair:** They are varying rates. The rates are based on a weighted average of the debts then existing in those ports, and range from a rate of interest of as high as approximately 12 per cent down to somewhere around 6 per cent.

**The Chairman:** Who is the creditor?

**Mr. Sinclair:** The federal government.

**The Chairman:** In each case?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** Those payments are being made, are they?

[Traduction]

**M. Sinclair:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Sinclair, en ce qui concerne ce que vous avez appelé la consolidation du financement ou quelque chose du genre, il me semble qu'il y a eu refinancement du Conseil des ports nationaux en décembre 1980?

**M. Sinclair:** C'est bien cela.

**Le président:** En quoi consistait ce refinancement?

**M. Sinclair:** Ce refinancement consistait à bloquer une dette d'un capital de quelque 317 milliards de dollars et des intérêts exigibles de 150 millions de dollars, sans disposition de remboursement ni de paiement d'intérêts.

**Le président:** Autrement dit, c'était faire table rase, dans cette mesure du moins?

**M. Sinclair:** C'est exact. Une dette de quelque 26 million de dollars demeurait pour six ou sept ports, et cet endettement a été refinancé à un taux d'intérêt moyen pour une période de 20 ans, au terme de laquelle les créances seront à recouvrer. L'objectif consistait à nouveau à essayer de simplifier le texte de loi que vous avez en mains. Le projet de loi C-50 contenait déjà cette disposition de refinancement.

Nous avons essayé de régler la question du refinancement par l'intermédiaire du Conseil du Trésor par anticipation sur la loi, de rédiger ce projet de loi de manière qu'il ne soit pas une mesure financière. Nous y sommes parvenus.

**Le président:** Si je comprends bien, de ces quelque 26 millions, la moitié correspondait aux deux ports de Montréal et de Vancouver pris conjointement n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** C'est cela, monsieur le président. Les ports de Montréal et de Vancouver ont une dette approximative de 14.7 millions de dollars sur les 25.7 millions qui subsistent.

**Le président:** Quelles dispositions prévoient le remboursement de ces montants qui restent et qui totalisent 25.7 millions de dollars?

**M. Sinclair:** Les échéances ont été réaménagées au moyen de nouveaux types de créance qui seront remboursables sur une période de 20 ans à compter du 31 décembre 1980.

**Le président:** Ainsi, avant que ce projet de loi n'entre en vigueur, les six ports qui ont cette dette totale de 25.7 millions de dollars effectueront des remboursements et des versements d'intérêts réguliers?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le président:** A quel taux?

**M. Sinclair:** Ils varient. Les taux sont fonction d'une moyenne pondérée des dettes alors à recouvrer dans ces ports, et vont d'un taux d'intérêt d'environ 12 p. 100 à un autre qui se situe aux environs de 6 p. 100.

**Le président:** Qui est le créancier?

**M. Sinclair:** Le gouvernement fédéral.

**Le président:** Dans chaque cas?

**M. Sinclair:** Exactement.

**Le président:** Ces paiements sont effectués, n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** I understand, however, that in the port of Saint John there exists a somewhat different situation, which has been the subject of some discussion in that it is alleged that the port of Saint John had a loan of somewhere between \$20 million and \$22 million from the province of New Brunswick and that this loan has not in any way been the subject of any refinancing, as have the others. Further, the port of Saint John, in addition to whatever else it may owe, owes the province of New Brunswick this amount of \$20 million to \$22 million, notwithstanding the fact that the facilities which this amount of money was used to build are owned by the National Harbours Board. Is that correct?

**Mr. Sinclair:** That is correct, Mr. Chairman. The origination of that loan was in connection with the container terminal in Saint John, New Brunswick. The province of New Brunswick loaned a total of \$25 million, I think, of which \$20.6 million was outstanding at December 31, 1981, for the construction of that terminal. That debt remains outstanding.

The federal government forgave debts owing by the National Harbours Board to the federal government, which of course did not require a new cash outlay. To resolve the debt of the port of Saint John to the province of New Brunswick, an outlay of cash money equal to the present indebtedness would, of course, be required. The minister agreed, at the hearings of the house committee, to enter into discussions with the Minister of Finance and the Province of New Brunswick with respect to the possibility of exchanging forgiveness of existing indebtedness.

Allow me to elaborate on that point. The federal government has loaned some \$14.6 million to the Saint John Bridge Authority, which indebtedness is still outstanding. The minister has indicated that he would be willing to enter into discussions with the federal Minister of Finance and the Province of New Brunswick as to whether or not there is any possibility of a coincident forgiveness, on the part of both the Province of New Brunswick and the federal government, such that the bridge authority might become free of debt and that the port of Saint John might also become free of that particular debt. Those discussions, however, have not as yet commenced.

**The Chairman:** Is it therefore the situation that, at the moment, the port of Saint John owes the province of New Brunswick something like \$20 million for the facilities which are the property of the National Harbours Board?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, that is correct.

**The Chairman:** Furthermore, that except for these discussions which you have indicated are intended to take place, there has been no effort to reduce that indebtedness so far as the federal government is concerned, or, to your knowledge, so far as the province of New Brunswick is concerned?

**Mr. Sinclair:** No, sir, there has not.

**Senator Langlois:** Could you tell us, Mr. Sinclair, why this money was not initially provided by the federal government? I

[Traduction]

**M. Sinclair:** Ils le sont, monsieur.

**Le président:** Il me semble toutefois qu'au port de Saint-Jean la situation est bien différente, il en a d'ailleurs déjà été question, du fait que l'on prétend que ce port de Saint-Jean avait obtenu de la province du Nouveau-Brunswick, un prêt de 20 à 22 millions de dollars qui n'a fait l'objet d'aucun refinancement, contrairement aux autres. En outre, le port de Saint-Jean, en plus de tout ce qu'il peut devoir d'autre, doit à la province du Nouveau-Brunswick ces 20 à 22 millions de dollars, malgré le fait que les installations que ces sommes ont servi à construire sont propriété du Conseil des ports nationaux. Est-ce exact?

**M. Sinclair:** C'est exact, monsieur le président. Ce prêt avait été consenti en rapport avec le terminal de conteneurs Brunterm à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Cette province avait prêté, pour la construction de ce terminal, un total de 25 millions de dollars, il me semble, dont 20.6 millions de dollars devenaient exigibles au 31 décembre 1981, et qui le sont toujours.

Le gouvernement fédéral a effacé les dettes contractées par le Conseil des ports nationaux envers le gouvernement fédéral, ce qui n'a évidemment pas demandé l'engagement de nouvelles dépenses. Pour résoudre la question de l'endettement du port de Saint-Jean envers la province du Nouveau-Brunswick, il faudrait évidemment engager de nouvelles dépenses équivalentes à la dette actuelle. Le ministre a accepté, lors des audiences du comité de la Chambre, de s'entretenir avec le ministre des Finances et la province du Nouveau-Brunswick au sujet d'une éventuelle entente de réciprocité quant à la remise de la dette actuelle.

Permettez-moi de préciser un peu cette question. Le gouvernement fédéral a prêté quelque 14.6 millions de dollars à la Saint John Bridge Authority (Administration du pont de Saint-Jean), dont la dette demeure impayée. Le Ministre a fait savoir qu'il serait disposé à s'entretenir avec le ministre fédéral des Finances et la province du Nouveau-Brunswick sur la question de savoir s'il est possible ou non de procéder à une remise réciproque, tant par le Nouveau-Brunswick que le gouvernement fédéral, de manière que l'administration soit libérée de sa dette et que le port de Saint-Jean le soit aussi. Ces négociations n'ont toutefois pas encore été ouvertes.

**Le président:** Dois-je comprendre que pour l'instant le port de Saint-Jean doit à la province du Nouveau-Brunswick quelque 20 millions de dollars pour les installations qui sont propriétés du Conseil des ports nationaux?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur, c'est tout à fait cela.

**Le président:** En outre, mis à part ces entretiens dont vous dites qu'ils sont censés avoir lieu, rien n'a été fait pour réduire cette dette, du moins en ce qui concerne le gouvernement fédéral, et, selon vous, non plus en ce qui concerne la province du Nouveau-Brunswick?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, rien n'a été fait.

**Le sénateur Langlois:** Pourriez-vous nous dire, monsieur Sinclair, pourquoi cet argent n'avait pas d'abord été fourni par

[Text]

do not understand that. Why did the province have to supply the necessary funds originally?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I believe the circumstances were such that, in the early part of the 1970s, the province itself was desirous of building a container terminal outside the existing limits of the port of Saint John.

**Senator Langlois:** Are those the facilities at Lorneville?

**Mr. Sinclair:** No, I do not believe so, but it would be in that general area.

It was found, when they explored the situation a little further, that the project was going to cost much more than they had anticipated. At that time, therefore, they entered into some negotiations with the port of Saint John, which provided several facilities that were in use at that time, but which were in need of repair and reconstitution. The port of Saint John in fact provided the general area, and the basis, for the container terminal, and the province agreed to contribute, by way of a loan, to the financing of the container terminal up to an amount equal to what they were willing to spend to construct a container terminal of their own originally. That was why and how, I believe, the deal was put together, and the loan was arranged, which loan is to be repaid by the port of Saint John out of the profits of the container terminal, according to a formula in the agreement. A little more than \$5 million of that loan has now been repaid.

**Senator Riley:** With reference to this particular loan that was made to the Saint John Harbours Board, you mentioned the fact that harbours are strictly a matter of federal concern and ownership. The province of New Brunswick made this loan to the Harbours Board, the loan is still outstanding, and the Harbours Board own the property—that is, the container gear. Would not and should not that give the province of New Brunswick an opportunity to have representation on that local board?

**Mr. Sinclair:** No, sir, I do not believe so. They are a lender to the port. It is not necessary that everybody who provides financial assistance by way of loans sit on the board of directors of the corporation that the money is loaned to.

**Senator Riley:** That is not exactly so.

**Mr. Sinclair:** I know there are circumstances, usually when a corporation is in default, when a lender may insist on being on the board; but most corporations borrow money from various kinds of financial institutions which are not represented on their board. Similarly, in connection with any forgiveness of that loan, I think we also have to take into account the fact that some provinces have contributed in the past to port development by way of grants. A most recent experience of that kind was when the government of Nova Scotia made a grant to assist in the construction of the new Fairview container terminal in Halifax. They chose to do that by way of a grant, with no obligation to repay. The province of New Brunswick did not choose that route at the particular time I refer to. They chose to put some money in, but on a repayable loan basis. It is our position that they are no more, and no less,

[Traduction]

le gouvernement fédéral? Je ne comprends pas. Pourquoi la province a-t-elle dû à l'origine fournir les fonds nécessaires?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, il me semble bien qu'au début des années 70, la province elle-même souhaitait construire un terminal pour conteneurs hors des limites alors établies au port de Saint-Jean.

**Le sénateur Langlois:** Vous parlez des installations de Lorneville?

**M. Sinclair:** Non, il ne me semble pas, mais c'est néanmoins dans ce secteur.

Après examen un peu plus poussé, on s'est rendu compte que le projet coûterait bien plus que prévu. Quelques négociations ont alors été entreprises avec le port de Saint-Jean, qui a fourni plusieurs installations qui étaient alors utilisées, mais qui nécessitaient réparations et restauration. Le port de Saint-Jean a en réalité servi de cadre et fourni la base du terminal pour conteneurs. La province a accepté de contribuer par un prêt au financement de ce terminal jusqu'à concurrence d'un montant équivalent à ce qu'elle était disposée à payer initialement pour construire elle-même ledit terminal. Voilà pourquoi et comment, il me semble, l'affaire a été réglée, et consenti ce prêt qui devait être remboursé par le port de Saint-Jean à même les profits réalisés grâce au terminal pour conteneurs, selon une formule établie dans l'entente. Une part d'un peu plus de 5 millions de dollars de ce prêt a déjà été remboursée.

**Le sénateur Riley:** En ce qui concerne ce prêt qui a été consenti au Conseil de ports de Saint-Jean, vous avez dit que les ports concernent exclusivement le fédéral et qu'ils en sont la propriété exclusive. La province du Nouveau-Brunswick a consenti ce prêt au Conseil de ports; le prêt est toujours exigible, et le Conseil de ports est propriétaire des installations pour conteneurs. Pour ces raisons, la province du Nouveau-Brunswick ne devrait-elle pas être représentée à ce conseil local?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, je ne le crois pas. La province est le créancier du port. Il ne faut pas nécessairement conclure que quiconque accorde une aide financière par voie de prêts doit siéger au conseil d'administration de la société à qui il prête de l'argent.

**Le sénateur Riley:** Ce n'est pas tout à fait le cas.

**M. Sinclair:** Je sais bien qu'il arrive, surtout quand une société manque à ses obligations, qu'un prêteur puisse insister pour siéger au conseil; mais la plupart des sociétés empruntent de l'argent de diverses institutions financières qui ne sont pas représentées au sein de leur conseil. De la même façon, en ce qui touche toute remise de ce prêt, il me semble que nous devons tenir compte du fait que certaines provinces ont par le passé contribué à l'expansion portuaire par l'accord de subventions. Un tout récent exemple en est fourni par le gouvernement de Nouvelle-Écosse qui a accordé une subvention pour venir en aide à la construction du terminal pour conteneurs Fairview à Halifax. Il a choisi de le faire en accordant une subvention, sans obligation de remboursement. La province du Nouveau-Brunswick n'a pas retenu cette option dans le cas dont je parle. Elle a choisi de fournir de l'argent, mais sous



[Text]

than a lender and as long as the loan is being repaid in concert with the terms of the agreement, we do not feel they have any particular call to be represented on the board of the local port corporation.

**Senator Riley:** But the whole of the loan is still outstanding.

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Senator Riley:** Have any payments been made?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir. The original total principal amount was some \$25 million. The amount outstanding, as of December 31, 1981, was \$19.6 million. I believe there is a further principal payment being made in July of this year.

**Senator Langlois:** Was any guarantee given by the local port to the provincial government for this loan?

**Mr. Sinclair:** There was no guarantee, other than entering into an agreement to repay the loan according to a formula that was worked out and agreed to by the province and the National Harbours Board at the time.

**Senator Rowe:** Was the loan not made by the provincial government to the board?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir, it was.

**The Chairman:** As I understand the provisions of the new bill, it is anticipated that there will be a national corporation known as the Canada Ports Corporation, and that upon its recommendation local port corporations may be formed, which are also to be corporate bodies, and that the ownership of the port facilities, now owned by the National Harbours Board, will be automatically transferred to the local port corporations if and when they are established. If not, they will become the property of the Canada Ports Corporation. Am I right on that?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** So that the situation will be that if a local ports corporation is established in Saint John it will own this facility financed by the province of New Brunswick, but will owe an obligation to the province of New Brunswick in whatever amount is still payable of that original loan of \$27 million.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**The Chairman:** Will any other local port corporation in the country be in a similar position?

**Mr. Sinclair:** No other local port corporation will have a debt outstanding to a province, but, depending on what their capital programs are in the meantime, several of them will have obligations outstanding to the federal government for projects that are currently in progress.

**The Chairman:** In the way in which you mentioned a while ago, when we were talking about refinancing.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir; but I am referring to projects that would be under way at the present time, for example the

[Traduction]

forme de prêt remboursable. Nous estimons qu'elle n'est rien d'autre qu'un prêteur, et que tant et aussi longtemps que le prêt est remboursé conformément aux modalités de l'accord, elle ne peut avoir la moindre prétention quant à sa représentation au conseil d'administration de la société de port locale.

**Le sénateur Riley:** Mais la totalité du prêt est encore exigible.

**M. Sinclair:** Non, monsieur.

**Le sénateur Riley:** Des paiements ont-ils été effectués?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur. Le principal initial était de quelque 25 millions de dollars. Le solde en cours au 31 décembre 1981 était de 19.6 millions de dollars. Je crois en outre qu'un autre paiement en regard du capital doit être effectué en juillet de la présente année.

**Le sénateur Langlois:** Le port local a-t-il fourni au gouvernement provincial quelque garantie quant à ce prêt?

**M. Sinclair:** Il n'y a eu d'autre garantie que la conclusion d'un accord de remboursement de prêt selon une formule qui a été élaborée et convenue par la province et le Conseil des ports nationaux à cette époque.

**Le sénateur Rowe:** Le prêt n'a-t-il pas été consenti par le gouvernement provincial au conseil?

**M. Sinclair:** C'est bien cela, monsieur.

**Le président:** Si je comprends bien les dispositions du nouveau projet de loi, il semble qu'il y aura une nouvelle société nationale, la Société canadienne des ports, que sur sa recommandation des sociétés de port locales pourront être constituées; qu'il s'agira aussi de sociétés, et que la propriété des installations portuaires, qui sont maintenant possédées par le Conseil des ports nationaux, sera automatiquement transférée aux sociétés de port locales si et quand elles seront établies. Dans le cas contraire, elles deviendront propriétés de la Société canadienne des ports. Est-ce bien cela?

**M. Sinclair:** C'est exact, monsieur.

**Le président:** Ainsi, si une société de port locale est établie à Saint-Jean, elle possédera ces installations financées par la province du Nouveau-Brunswick, mais devra rembourser à cette dernière tout solde exigible de cet emprunt initial de 27 millions de dollars.

**M. Sinclair:** Vous avez raison, monsieur.

**Le président:** Est-ce qu'une autre société de port locale du pays se trouvera dans une situation semblable?

**M. Sinclair:** Aucune autre société de port locale n'aura de dette échue envers une province, mais, compte tenu du budget d'immobilisations qui aura été établi entre-temps, plusieurs d'entre elles auront envers le gouvernement fédéral des obligations qu'elles devront respecter relativement à des projets qui sont actuellement en cours de réalisation.

**Le président:** De la manière que vous venez tout juste de nous exposer quand nous parlions de refinancement.

**M. Sinclair:** Oui, monsieur, mais je parle de projets qui seraient en cours en ce moment même: par exemple, le termi-



[Text]

potash terminal in Saint John, New Brunswick, which is under construction at the present time is being financed by a loan from the federal government to the National Harbours Board. That loan would continue to be in existence.

**The Chairman:** But let us, in a situation in which I am at least partially familiar with the appearance of things, compare Halifax with Saint John. You mentioned Halifax as having received a grant of some millions of dollars, and as having participated, along with the other ports under the National Harbours Board, in the re-arrangement of financing—forgiveness in some cases and refinancing in others; so while I am not advocating that Saint John be put in a good competitive position, Saint John will then, in terms of what the other ports hold, be financially in a worse situation than Halifax, which will owe nothing to the province, and only whatever it may owe in refinancing to the federal government.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, if we use your definition, yes, it is true, the port of Saint John would have a greater debt load than the port of Halifax; but the port of Saint John is capable of carrying that debt load. Personally I am satisfied, although I am sure people from various parts of the country could say that their ports have been more or less fairly treated than others, that in the refinancing that took place the National Harbours Board ports of Canada that were the subject of that refinancing were as fairly and equitably treated as was possible in those circumstances. The particular investment of the province of New Brunswick in the port of Saint John is a particular case. I understand the point that is being raised, and I have indicated that we would attempt to resolve that problem, if possible, for the port of Saint John, by looking at a concept of offsetting forgivenesses by the federal government for the Saint John Bridge Authority in exchange for the provincial government doing the same thing on their loan to the port of Saint John; so we will attempt to resolve something beneficially for the port of Saint John in that regard, but if you are suggesting that the federal government should inject some \$19.6 million to repay the province of New Brunswick, the necessity for that certainly has not been proved.

**The Chairman:** I do not know that I am suggesting anything.

**Senator Riley:** When you say that the federal government has no intention of repaying—or perhaps has no obligation to repay—the loan to the Province of New Brunswick, how do you reconcile that with Mr. Pepin's suggestion that he approached the Minister of Finance for the forgiveness of the indebtedness of the Saint John Harbour Bridge Authority to the federal government? Is that not virtually repaying the Province of New Brunswick, because the Province of New Brunswick will then own the bridge free of debt? How do you reconcile the two statements?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I reconcile them on the basis that if we could work out an exchange of forgivenesses which would not involve a cash outlay, then perhaps we could solve two problems, if we get the co-operation of the Province of New Brunswick. We are attempting to open that possibility as

[Traduction]

nal de potasse de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) qui est en cours de construction et qui est financé grâce à un prêt du gouvernement fédéral au Conseil des ports nationaux. Ce prêt demeurerait.

**Le président:** Permettez-moi, parce que je sais assez bien comment se présentent les choses, en apparence du moins, de comparer Halifax à Saint-Jean. Vous dites que Halifax a reçu une subvention de quelques millions de dollars, et participé avec d'autres ports qui relèvent du Conseil des ports nationaux à une entente de refinancement, de remise dans certains cas et de refinancement dans d'autres. Je ne prétends pas qu'il faille mettre Saint-Jean dans une situation concurrentielle avantageuse, mais compte tenu de celle dont bénéficient d'autres ports, Saint-Jean se trouvera moins avantage financièrement que Halifax, qui ne devra rien à la province, et seulement ce que, en raison du financement, ce port peut devoir au gouvernement fédéral.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, selon votre définition, il est vrai que le port de Saint-Jean aurait un endettement plus lourd que le port de Halifax; mais le port de Saint-Jean est en mesure d'y faire face. Je suis personnellement convaincu, bien que des gens de diverses régions du pays seraient prêts à affirmer que leur port a été traité relativement moins bien que les autres, que lors du refinancement, les ports du Conseil des ports nationaux qui ont été ainsi visés ont été traités aussi justement et équitablement qu'il était possible compte tenu des circonstances. L'investissement qu'a consenti la province du Nouveau-Brunswick dans le cas du port de Saint-Jean est tout à fait particulier. Je comprends bien le point de vue exposé, et j'ai fait savoir que nous tenterions si c'est possible, de résoudre ce problème en envisageant l'accord d'une remise à consentir par le gouvernement fédéral à l'Administration du pont de Saint-Jean, à la condition que le gouvernement provincial accepte de faire de même eu égard au prêt accordé au port de Saint-Jean; nous tenterons donc de trouver une solution avantageuse pour le port de Saint-Jean, mais si vous laissez entendre que le gouvernement fédéral devrait injecter quelque 19.6 millions de dollars pour rembourser la province du Nouveau-Brunswick, le bien-fondé de cette opération n'a certainement pas encore été établi.

**Le président:** Je ne crois pas avoir donné quoi que ce soit à sous-entendre.

**Le sénateur Riley:** Comment pouvez-vous dire que le gouvernement fédéral n'a pas l'intention, ou peut-être n'a pas l'obligation, de rembourser le prêt consenti à la province du Nouveau-Brunswick, quand M. Pepin a laissé entendre qu'il a pressenti le ministre des Finances au sujet de la remise de la dette contractée par l'administration du port de Saint-Jean à l'endroit du gouvernement fédéral? Est-ce que cela ne revient pas à rembourser la province du Nouveau-Brunswick, puisque cette dernière possédera alors le pont en toute propriété? Comment pouvez-vous concilier ces deux affirmations?

**M. Sinclair:** Monsieur le président, en partant du principe que si nous pouvons conclure un échange d'accords de remise qui ne nécessite pas une mise de fonds, peut-être pourrions-nous résoudre deux problèmes, avec la collaboration de la province du Nouveau-Brunswick. Nous envisageons cette pos-

[Text]

a compromise situation to assist those who have made representations on behalf of the port of Saint John. If that is possible, that we could do that by an exchange of forgivenesses which would not involve a cash outlay, then perhaps we could arrive at an amicable solution which might be mutually advantageous.

**Senator Riley:** But there was a cash outlay at the time the federal government financed the Saint John Harbour Bridge Authority.

**Mr. Sinclair:** Yes sir, there was, but that was in the past. What I am talking about is future cash outlay. If we can obviate the need for any future cash outlay but still arrive at some basis by which forgiveness can be arranged, then that offer is an interesting possibility. I do not know whether the Province of New Brunswick or the federal Minister of Finance would be interested. All that the Minister of Transport has done has offered to enter into discussions with the two parties to see whether he could use his good offices to effect some kind of offsetting compromise.

**Senator Riley:** If Finance does it, they will do it very reluctantly.

**Mr. Sinclair:** That may very well be true, senator, but at least we are willing to give it a try.

**Senator Riley:** Are there any instances in the past where the Province of New Brunswick has made outright grants to the National Harbours Board at Saint John—in Belledune, say?

**Mr. Sinclair:** Not that I am aware of.

**Senator Riley:** In reply to Senator Smith's question, you mentioned that a grant had been made to Fairview for the terminal in Nova Scotia. How much was that grant?

**Mr. Sinclair:** I believe it was in the neighbourhood of approximately \$6.5 million.

**Senator Riley:** Would that not give the Province of Nova Scotia a vested interest in that particular terminal?

**Mr. Sinclair:** Senator, the Province of Nova Scotia has always had a vested interest in seeing that terminal come into existence.

**Senator Riley:** That is not what I am getting at. I mean in the actual structure itself, the terminal.

**Mr. Sinclair:** No, sir. They put their contribution in by way of providing services—land fill and that kind of thing—into the terminal; but it does not give them any ownership, if that is the direction of your question. They have made a free contribution to the establishment of the terminal by providing city water, sewer, road access, land fill, and that kind of thing.

**Senator Riley:** So it is the intention of the National Harbours people to take anything that is given to them without offering any representation to the provinces?

[Traduction]

sibilité d'opter pour un compromis afin de venir en aide à ceux qui ont fait des représentations au nom du port de Saint-Jean. Si la chose est possible, nous pourrions le faire par un échange d'accords de remise qui ne nécessiterait pas l'engagement de dépenses, et peut-être pourrions-nous conclure un règlement à l'amiable mutuellement profitable.

**Le sénateur Riley:** Cependant, il y a eu mise de fonds quand le gouvernement fédéral a financé l'Administration du port de Saint-Jean.

**M. Sinclair:** Oui, c'est vrai, mais c'est de l'histoire ancienne. Je parle d'une mise de fonds à venir. Si nous n'avons aucune autre mise de fonds à faire à l'avenir, et parvenons en outre à conclure une entente de remise, cette offre serait plutôt intéressante. Je ne sais pas si la province du Nouveau-Brunswick ou le ministre fédéral des Finances le verrait d'un bon œil. Le ministre des Transports n'a rien fait d'autre que d'avoir des entretiens avec les deux parties pour voir s'il était possible, par son entremise, d'en arriver à un compromis.

**Le sénateur Riley:** Si le ministère des Finances y consent, ce sera avec beaucoup d'hésitation.

**M. Sinclair:** C'est peut-être bien vrai, monsieur le sénateur, mais nous sommes au moins disposés à tenter l'expérience.

**Le sénateur Riley:** Y a-t-il eu d'autres cas où la province du Nouveau-Brunswick aurait consenti des subventions inconditionnelles au Conseil des ports nationaux à Saint-Jean, à Belledune, par exemple?

**M. Sinclair:** Pas à ce que je sache.

**Le sénateur Riley:** En réponse à la question du sénateur Smith, vous avez dit qu'une subvention avait été accordée à Fairview, pour l'installation du terminal en Nouvelle-Écosse. A combien s'élevait cette subvention?

**M. Sinclair:** Je pense qu'elle était aux environs de 6.5 millions de dollars.

**Le sénateur Riley:** Est-ce qu'ainsi la province de Nouvelle-Écosse n'acquerrait pas un intérêt dans ce terminal?

**M. Sinclair:** Monsieur le sénateur, la Nouvelle-Écosse a toujours eu intérêt à la réalisation de ce terminal.

**Le sénateur Riley:** Ce n'est pas ce à quoi je veux en venir. Je parle de la structure elle-même, du terminal.

**M. Sinclair:** Non, monsieur. Elle y a contribué en fournissant des services, des travaux de remblai et autres, sur le site du terminal, mais ces prestations ne lui confèrent aucun titre de propriété, si c'est ce sur quoi porte votre question. Elle a gracieusement contribué à l'établissement du terminal en se chargeant du raccordement au réseau d'alimentation en eau et au réseau d'égouts, en y assurant l'accès par le réseau routier, en effectuant des travaux de remblai et autres.

**Le sénateur Riley:** Les responsables des ports nationaux ont-ils l'intention de prendre tout ce qui leur est offert sans accorder en échange la moindre représentation aux provinces?



[Text]

**Mr. Sinclair:** Senator, in the past, for varying reasons, the provinces have found it to their advantage to make contributions to port development, and they have made them on a free and clear basis.

**Senator Riley:** That is the point I am getting at. Because of its financial interest and financial contributions, would that not entitle the province to some representation on at least the local boards?

**Mr. Sinclair:** Those contributions were made free and clear, without any consideration of representation on any board, and that is the basis on which the contributions were negotiated and given.

**Senator Langlois:** Mr. Chairman, as a supplementary to the same point, if the suggested route of exchanging forgiveness between the two governments to settle the problem of the port authority of Saint John is chosen, would it not be equivalent to asking the province to pay for a structure which, in the final analysis, would be federal property?

**Mr. Sinclair:** I would differ with you on that. I believe it would be more in the nature of the province having made a grant to the port in the interest of stimulating economic development in the port area. That is the way a number of provinces have looked upon past support to port development. Certainly the City of Saint John and the province have always played an extremely active role, a very co-operative role, in spurring development in Saint John, and there has been a great deal of port investment in the last five or six years in Saint John, New Brunswick, primarily for that reason. There has been a very positive attitude by the province and the city toward stimulating port development on the basis that it is good for the economy of Saint John and the economy of New Brunswick.

**Senator Langlois:** I agree with you to a degree, but it is not the same situation for any improvements in any port in Canada. It benefits the local port and the region; so the government, in adopting this reasoning, could stop making improvements, in any port, and where is that going to benefit a province? They should pay for it.

**Mr. Sinclair:** I do not think we ever take that kind of position. However, if the province feels that it would like to contribute to port development, we are always willing to listen to them and talk to them to see if something can be worked out; and in a number of instances it has, in various provinces. We are not opposed to their contributing—they do not have to—but where we find they are willing to do that, then we are willing to enter into arrangements with them to our mutual satisfaction.

**Senator Riley:** As a supplementary to that, when you say that the provinces are taking an interest—I again go back to the Province of New Brunswick—they have had to push pretty hard for the port improvements there. There was a great deal of neglect on the part of the National Harbours Board with respect to the facilities that were available to attract shipping and to keep the shipping lines coming into the province. We had one temperature-controlled shed which was in desperate

[Traduction]

**M. Sinclair:** Monsieur le sénateur, par le passé, pour diverses raisons, les provinces ont jugé avantageux de contribuer à la mise en valeur portuaire, et elles l'ont fait librement.

**Le sénateur Riley:** Nous y voilà. En raison de son intérêt financier et de ses contributions financières, la province n'aurait-elle pas droit à une certaine représentation au moins au sein des conseils locaux?

**M. Sinclair:** Ces contributions ont été faites librement, sans qu'il soit question de représentation à aucun conseil, et c'est bien dans cet esprit que se sont déroulées les négociations et qu'ont été faites les contributions.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, pour poursuivre dans cette voie, si, pour résoudre le problème de l'administration du port de Saint-Jean, les deux gouvernements décidaient de conclure une entente de remise réciproque, cette solution ne reviendrait-elle pas à demander à la province de payer une infrastructure qui, en dernière analyse, serait de propriété fédérale?

**M. Sinclair:** Je ne suis pas d'accord avec vous. Je crois qu'il faut plutôt considérer que la province a accordé une subvention au port dans le but de promouvoir la mise en valeur économique de la région portuaire. C'est ainsi que nombre de provinces considèrent leur appui passé au développement portuaire. Il est clair que la ville de Saint-Jean et la province ont toujours joué un rôle extrêmement actif, assuré une très grande coopération en ce qui touche le développement de Saint-Jean, et que pour cette raison, au cours des cinq ou six dernières années, un investissement portuaire massif a été effectué à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). La province et la ville se sont montrées extrêmement bien disposées quand il s'est agi de favoriser le développement portuaire, parce que l'économie de la ville et de la province y gagnent aussi.

**Le sénateur Langlois:** Je suis d'accord avec vous en partie, mais il n'en est pas de même pour toute amélioration dans tout port canadien. Le port local et la région en profitent: le gouvernement, par ce raisonnement, pourrait cesser d'apporter des améliorations à tout port, et en quoi une province en bénéficierait-elle? Elle doit payer pour cela.

**M. Sinclair:** Il ne me semble pas que nous ayons jamais adopté pareille attitude. Toutefois, si la province estime qu'elle aimerait participer au développement portuaire, nous sommes toujours disposés à nous entretenir avec ses responsables pour voir s'il est possible de nous entendre; et dans diverses provinces, nous y sommes parvenus. Nous ne nous opposons pas à la contribution des provinces, bien qu'elles n'aient pas à le faire, mais quand elles y sont disposées, nous acceptons de conclure avec elles des ententes mutuellement satisfaisantes.

**Le sénateur Riley:** Quand vous dites que les provinces acquièrent un intérêt, je reviens à la province du Nouveau-Brunswick, il faut bien dire que cette dernière a dû réclamer à cor et à cri les améliorations portuaires qui y ont été faites. Le Conseil des ports nationaux s'est montré très négligent face aux installations existantes qui pouvaient y favoriser la navigation et y maintenir le trafic maritime. Nous avions un entrepôt à température contrôlée, qui est dans un état pitoyable, et il a



[Text]

shape, and it took years of pushing, on the part of both the community of Saint John and the Province of New Brunswick, in order to stimulate the National Harbours Board into some activity.

**Mr. Sinclair:** Senator, I think you know very well that the record of investment in the Port of Saint John over the last seven or eight years has been very substantial.

**Senator Riley:** I understand that, but I am talking about prior to that. Those investments have been mainly stimulated by the fact that there has been pressure on the part of the community and the province.

**Mr. Sinclair:** I cannot go back many years, but I know that in recent years, in going ahead with the Corcoran terminal, with the Pugsley wharf, the Long wharf, the potash terminal, and others into which the federal government put substantial cash as well as investing in existing facilities in the last seven or eight years there has been a very substantial investment. If there was a need for stimulation in the past, that stimulation must have been very effective because those facilities have come along. I think the Port of Saint John has had a very enviable track record over the past five or six years. The forecast of the volume of business, which justified some of the earlier investments, has been met or exceeded, and this has served to establish Saint John's credibility in the eyes of certainly the Treasury Board in terms of financing the investments which came later.

**Senator Riley:** I am not contradicting that at all; I am just saying that the stimulation to which I referred was brought about by pressure of the community of Saint John and the Province of New Brunswick. Prior to that—and I have had considerable experience—I would say that the port was in a mess.

**Mr. Sinclair:** It certainly is not in a mess today. It is very productive.

**Senator Riley:** I accept that, and I am talking about how that came about.

**Senator Rowe:** Would you refresh my memory, Mr. Sinclair? How many national harbours are there now?

**Mr. Sinclair:** There are a total of 15 in the National Harbours Board system, including three that we would regard as reasonably small: Belledune, New Brunswick; Prescott, Ontario; and Port Colborne, Ontario. Of course, the Port of Churchill is another reasonably small port.

**Senator Rowe:** So there would be two provinces without salt water ports, and they are out of the picture altogether, are they?

**Mr. Sinclair:** No, sir. In this bill there is provision for what we describe as regional advisory councils. The western one, which has already been set up on an *ad hoc* basis comprises the provinces of Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia along with the Ports of Vancouver, Prince Rupert, the Fraser River, the North Fraser, and Port Alberni in

[Traduction]

fallu que la communauté de Saint-Jean et la province du Nouveau-Brunswick réclament pendant des années pour que le Conseil des ports nationaux se décide à faire quelque chose.

**M. Sinclair:** Monsieur le sénateur, je pense que vous savez très bien que l'investissement fait dans le port de Saint-Jean au cours des sept ou huit dernières années est très imposant.

**Le sénateur Riley:** Je le sais bien, mais je parle de ce qui s'est passé avant cela. Ces investissements ont principalement été faits par suite des pressions exercées par la collectivité et la province.

**M. Sinclair:** Je ne peux pas retourner bien loin en arrière, mais je sais qu'effectivement au cours des sept ou huit dernières années, dans le cas du terminal Corcoran, du quai Pugsley, du quai Long, du terminal à potasse, et d'autres encore, le gouvernement fédéral a engagé des dépenses substantielles tout en consacrant des sommes aux installations existantes, tout comme dans le cas du port de Saint-Jean. Si, par le passé, une stimulation a été nécessaire, elle a dû être bien efficace puisque ces installations sont maintenant là. Il me semble que le port de Saint-Jean a réussi à conserver un dossier très enviable au cours des cinq ou six dernières années. Les prévisions relatives au chiffre d'affaire, et sur la base desquelles ont été consentis les premiers investissements, se sont révélées justes et ont même été dépassées. Or, ce fait a joué en faveur du crédit dont bénéficie Saint-Jean aux yeux du Conseil du Trésor en matière de financement des investissements ultérieurs.

**Le sénateur Riley:** Je ne le nie pas, je dis tout simplement que cette stimulation est attribuable aux pressions exercées par la communauté de Saint-Jean et la province du Nouveau-Brunswick. Avant cette intervention, et j'en ai largement fait l'expérience, le port était dans un état désastreux.

**M. Sinclair:** Il ne l'est certainement plus aujourd'hui. Il est très productif.

**Le sénateur Riley:** Je le reconnais, et je rappelle tout simplement comment nous y sommes arrivés.

**Le sénateur Rowe:** Pouvez-vous me rafraîchir la mémoire, monsieur Sinclair? Combien y a-t-il de ports nationaux maintenant?

**M. Sinclair:** Le Conseil des ports nationaux en compte 15, dont trois que nous considérons comme relativement modeste: Belladune (Nouveau-Brunswick); Prescott (Ontario), et Port Colborne (Ontario). Le port de Churchill est aussi un port relativement petit.

**Le sénateur Rowe:** Il y aurait donc deux provinces sans port maritime, et ils ne sont donc pas visés, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Non, monsieur. Ce projet de loi contient une disposition relative à ce que nous appelons les conseils consultatifs régionaux. Celui de l'Ouest, qui a déjà été établi en tant que conseil spécial, inclut les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, les ports de Vancouver, de Prince Rupert, de Fraser River, de

[Text]

Nanaimo. They have been gathering together as a regional advisory council to consult and develop port planning and development on the west coast.

We envisage another regional advisory council involving the Ports of Thunder Bay and Churchill which would also involve the provinces of Ontario, Manitoba, Saskatchewan and, possibly, Alberta. The inland provinces would have representation on two advisory councils because of the very great interest in using the port for grain shipment.

**Senator Rowe:** Am I correct that there is still only one in Newfoundland?

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**Senator Rowe:** I was interested and, in fact, intrigued to hear Mr. Sinclair say that some National Harbour Boards may have money on hand that they could loan directly or indirectly to others. I believe he did say that when referring to Vancouver.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**Senator Rowe:** The money could be borrowed by one from the other, probably using the federal government as a medium. Very few times have I heard of a quasi-governmental body having any money on hand so that it could lend it. Where would that money have come from—from regional grants or from earnings? Would there be savings from earnings?

**Senator Bell:** From good management.

**Mr. Sinclair:** Senator Bell is quite correct. In the case of Vancouver, there has been some very good management. A substantial portion of those funds arise from the forgiveness of those debts that I referred to earlier. The port now has money on hand to finance its current capital investment program.

There are not great gobs of surplus money around, and I do not expect there will be great gobs of surplus money in the future. The ports business, as you know, is very capital-intensive. There may come times when there may be funds that are temporarily surplus to a port's needs. We are suggesting that, when that does occur, we should have the facility of utilizing the funds elsewhere in the port system but retaining the ownership for the lending corporation.

**Senator Rowe:** Can a harbours board borrow money from, say, the provincial government without the approval of the federal parent body?

**Mr. Sinclair:** No, sir, all borrowings would require the approval of the federal government.

**The Chairman:** The government?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**Senator Langlois:** Coming back to the port of Saint John, New Brunswick, your reasoning is based on the fact that the federal government allowed this forgiveness because these facilities benefited the local community. I remember when the only ports on the east coast of Canada were the Ports of Saint John and Halifax. Therefore, for four or five or sometimes

[Traduction]

North Fraser, et de Port Alberni, à Nanaimo. Ils se sont réunis en un conseil consultatif régional pour étudier et préparer la planification et la mise en œuvre des travaux portuaires sur la côte Ouest.

Nous songeons à un autre conseil consultatif régional qui inclurait les ports de Thunder Bay et de Churchill, et auquel participeraient l'Ontario, le Manitoba, la Saskatchewan, et peut-être, l'Alberta. Les provinces enclavées seraient représentées aux deux conseils consultatifs en raison de leur très grand intérêt à ces installations portuaires pour l'expédition des céréales.

**Le sénateur Rowe:** Fais-je erreur en disant qu'il n'y en a encore qu'un à Terre-Neuve?

**M. Sinclair:** Vous avez raison.

**Le sénateur Rowe:** J'ai été étonné d'entendre M. Sinclair dire que certains conseils du Conseil des ports nationaux ont peut-être en main de l'argent qu'ils pourraient prêter directement ou indirectement à d'autres. Je pense qu'il a dit cela à propos de Vancouver.

**M. Sinclair:** Exactement, monsieur.

**Le sénateur Rowe:** L'argent pourrait être prêté d'un à l'autre, le gouvernement fédéral pouvant peut-être servir d'intermédiaire. Il ne m'est arrivé que très rarement d'entendre parler d'un organisme quasi gouvernemental disposant de sommes qu'il puisse prêter. D'où peut bien provenir cet argent, de subventions régionales ou s'agit-il de profits? S'agit-il d'épargnes prélevées à même les profits?

**Le sénateur Bell:** Il provient d'une saine gestion.

**M. Sinclair:** Le sénateur Bell a tout à fait raison. Dans le cas de Vancouver, la gestion a été très bonne. Une importante partie de ces fonds résulte de la remise de ces dettes dont j'ai déjà parlé. Le port dispose maintenant d'argent pour financer son actuel programme d'immobilisations.

Il n'y a pas actuellement des masses de profits, et je ne prévois pas qu'il y en ait énormément à l'avenir. Comme vous le savez, l'exploitation portuaire demande des investissements importants. Il peut arriver que des profits soient temporairement inutilisés compte tenu du peu de besoins du port. Il nous semble que, quand tel est le cas, nous devrions pouvoir injecter ces fonds ailleurs dans le système portuaire, mais que la société prêteuse doit en conserver la propriété.

**Le sénateur Rowe:** Est-ce qu'un conseil de port peut par exemple prêter de l'argent au gouvernement provincial sans l'approbation de la société mère fédérale?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, tout emprunt nécessite l'approbation du gouvernement fédéral.

**Le président:** Du gouvernement?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Langlois:** Revenons au port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), vous estimez que le gouvernement fédéral a autorisé cette remise parce que ces installations profitaient à la collectivité locale. Je me souviens du temps où les seuls ports de la côte Est du Canada étaient ceux de Saint-Jean et de Halifax. En ce temps-là, pendant quatre, cinq



[Text]

even six months of the year before the St. Lawrence was open to winter navigation, the operation of these ports was of benefit to the whole nation and not just the local communities. I think that should be kept in mind. Do you agree with that, Senator Riley?

**Senator Riley:** I certainly do.

**Senator Langlois:** Do you agree with that, Mr. Chairman, or are you neutral?

**The Chairman:** I am neutral.

**Senator Langlois:** You have a conflict of interest, to a degree.

**Senator Rowe:** It leads us to the conclusion that the port of Halifax in Nova Scotia has done pretty well out of all of this.

**The Chairman:** I did not hear that observation.

**Senator Bell:** Mr. Sinclair, will Bill C-92 make it easier to have regional co-operation than is the case with the present situation or than Bill C-50 would have done? For example, in terms of developing Prince Rupert in conjunction with Vancouver port development, will this type of legislation lead to more co-ordination or will more competition evolve?

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, in responding to the first part of Senator Bell's question, I firmly believe that Bill C-92, and the provisions in it for the establishment of local port corporations and for the establishment of a broader-based board of directors of the parent corporation—broader than the present form of three man board for the National Harbours Board—would be conducive to a great degree of co-operation with particular regions of the country than has ever been possible in the past.

The very nature of the changes we have made in the area of more autonomy for the local ports rather than a highly centralized type of set-up also augurs well for greater co-operation, because, as I said earlier, nothing frustrates people more than to have to take a \$50,000 contract to Ottawa for approval when they know full well that they have all the competence in the world to make the necessary decisions locally.

Just the removal of the frustration factor alone would be most conducive to a greater co-operation.

Moreover, the institution of the Regional Advisory Councils, and their ability to make recommendations or annual reports to the Minister of Transport concerning port planning and development in the particular region involved is also more conducive to port planning.

With respect to the latter part of your question, the approval process for capital investment—which is the same approval process as you have for Schedule D crown corporations, or the same approval process that you have in private industries—I think acts as the overall co-ordinating factor to make sure that there is not a duplication of investment and that there is not a surplus of container vessels that would then lead to unwarranted competition or to price cutting competition or to a disastrous record for both competing ports.

[Traduction]

ou parfois six mois, avant que le Saint-Laurent ne permette la navigation d'hiver, l'exploitation de ces ports profitait à toute la nation et non pas seulement aux collectivités locales. Je pense qu'il faut bien s'en souvenir. Êtes-vous d'accord avec moi, monsieur le sénateur Riley?

**Le sénateur Riley:** Certainement.

**Le sénateur Langlois:** Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur le Président, ou vous abstenez-vous de vous prononcer?

**Le président:** Je m'abstiens.

**Le sénateur Langlois:** Il existe en quelque sorte un conflit d'intérêts.

**Le sénateur Rowe:** Il nous faut conclure que le port de Halifax (Nouvelle-Écosse) s'en est assez bien tiré.

**Le président:** Je n'ai pas relevé cette remarque.

**Le sénateur Bell:** Monsieur Sinclair, le projet de loi C-92 facilitera-t-il la coopération régionale davantage que ne l'aurait permis le *statu quo* ou l'adoption du projet de loi C-50? Par exemple, en ce qui touche la mise en valeur de Prince Rupert et de Vancouver, ce texte de loi accroîtra-t-il la coordination ou suscitera-t-il une plus forte concurrence?

**M. Sinclair:** Monsieur le Président, pour répondre à la première partie de la question du sénateur Bell, je dirai que je crois sincèrement que le projet de loi C-92, et les dispositions qui touchent la mise sur pied de sociétés de port locales et d'un conseil d'administration élargi de la société mère, d'un conseil plus nombreux que l'actuel triumvirat du Conseil des ports nationaux, favoriseraient entre les régions données du pays une coopération plus grande que par le passé.

La nature même des changements que nous avons effectués en vue d'une autonomie accrue des ports locaux, de préférence à une plus forte centralisation, devrait accroître la coopération, parce que, je le répète, rien n'indispose davantage les responsables que d'avoir à soumettre un contrat de \$50,000 à Ottawa pour qu'il l'approuve, quand ils savent pertinemment qu'ils sont parfaitement en mesure de prendre sur place les décisions qui s'imposent.

La disparition de ce seul élément de mécontentement contribuerait à une plus grande coopération.

De plus, la mise sur pied de conseils consultatifs régionaux, qui pourraient faire des recommandations ou soumettre des rapports annuels au ministre du Transport relativement à la planification et à la mise en valeur portuaires de la région visée favoriserait aussi ces derniers éléments.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, qui a trait au processus d'approbation de l'investissement, qui est identique à celui auquel sont assujetties les sociétés d'État figurant à l'annexe D et à celui auquel se soumettent les industries privées, il me semble qu'il joue en réalité le rôle de facteur de coordination globale et permet de garantir que pareil investissement n'a pas déjà été fait, qu'il n'y a pas un excédent de navires de conteneurs qui risquerait d'accroître inutilement la concurrence, de provoquer une guerre des prix, de conduire les deux ports concurrents au bord du désastre.



[Text]

I think that co-ordination is there for overall planning purposes.

We also look to the Regional Advisory Councils to provide a vehicle for the co-ordination of provincial economic development with port development. We look to that Regional Advisory Council mechanism as a device by which the local ports in the particular region can be aware of what the provincial designs are for economic development far enough in advance that there are no entrenched positions or committed projects at the time one becomes aware of somebody's concerns or somebody's contradictory development. We hope that that kind of effort will produce an earlier awareness by the province and by the port of one another's future planning for development, thereby enabling it to be harmonized in a way that is satisfactory to the port, to the province and certainly to the local communities involved.

**Senator Bell:** That sounds most promising, Mr. Chairman.

Mr. Sinclair, from a practical point of view with regard to port development, are the environmental considerations much of a problem? For example, in British Columbia, development at Robert's Bank can be held up for years because of environmental attitudes and that type of thing. Will anything come out of the new legislation that will make the autonomy of the ports more local to take care of those considerations, or do you think it will make it even more difficult?

**Mr. Sinclair:** I don't think it will make it more difficult, senator. We have to take into account environmental concerns in port development. We have to work harder at making that process of assessing the environmental concerns more efficient so that it does not hold up legitimate development for years and so that you can accommodate environmental concerns.

While there was a substantial delay in the Robert's Bank arrangements, subsequently we have found that that was an extremely valuable experience, because, as a result of environmental and fisheries groups, both federal and provincial, working with us, it became obvious to all concerned that the original plan for four pods on the Robert's Bank terminal was in fact the most environmentally acceptable plan. That original plan was put forward by the National Harbours Board. It was accepted after, admittedly, some initial difficulties, and we must learn how to work better with that process. In any event, the desired proposal was in fact the most environmentally acceptable proposal, which was a happy result.

Certainly, senator, we do have difficulties from time to time with environmental concerns, but we have to, from both a proponent's standpoint and an environmental standpoint, enter into more frequent consultations at an earlier date with a positive and open mind.

[Traduction]

Je pense que cette coordination vise des objectifs globaux de planification.

Nous comptons aussi sur les conseils consultatifs régionaux pour coordonner la mise en valeur portuaire et le développement économique des provinces. Nous considérons le conseil consultatif régional comme un mécanisme permettant aux ports locaux d'une région donnée de prévoir suffisamment à l'avance les plans de développement économique d'une province pour que ne soient pas déjà arrêtées des décisions ni lancés des projets au moment où l'un ou l'autre prend connaissance des intérêts ou de l'orientation contradictoires de l'autre partie. Nous espérons que cet effort permettra à la province et au port de se tenir à l'affût des plans de mise en valeur de l'autre, et de s'entendre d'une manière satisfaisante pour le port, la province et évidemment les collectivités locales en cause.

**Le sénateur Bell:** Tout cela semble bien prometteur, monsieur le président.

Monsieur Sinclair, vues d'un angle pratique et compte tenu du développement portuaire, les questions d'environnement constituent-elles un véritable problème? Par exemple, en Colombie-Britannique, la mise en valeur de Robert's Bank risque d'être suspendue pendant des années à cause des positions adoptées en matière d'environnement, et pour des raisons semblables. Est-ce que cette nouvelle loi conférera aux ports locaux une plus grande autonomie quant au règlement de ces questions, ou pensez-vous qu'elle viendra compliquer la situation?

**M. Sinclair:** Je ne pense pas qu'elle vienne compliquer la situation, monsieur le sénateur. Nous devons tenir compte des préoccupations d'ordre environnemental quand il est question de mise en valeur portuaire. Nous devons travailler davantage pour mener à terme l'examen des préoccupations d'ordre environnemental afin qu'elles ne suspendent pas pendant des années une mise en valeur légitime, et pour qu'il en soit bel et bien tenu compte.

Même si les ententes conclues au sujet de Robert's Bank ont été retardées pendant très longtemps, nous en avons quand même conclu que l'expérience s'est révélée extrêmement précieuse parce que des groupes tant fédéraux que provinciaux qui s'occupent de questions de pêche et d'environnement ont travaillé avec nous, et qu'il est apparu clairement à tous que le plan initial de quatre nacelles au terminal Robert's Bank était en réalité le plus acceptable du point de vue écologique. Ce plan initial avait été soumis par le Conseil des ports nationaux. Il a été accepté malgré quelques difficultés de mise en place, et nous devons apprendre comment tirer meilleur parti de ce processus. Quoi qu'il en soit, nous recherchons la proposition la plus acceptable du point de vue de l'environnement, proposition qui s'est révélée satisfaisante.

Il est certain, monsieur le sénateur, que les questions d'environnement nous créent parfois des difficultés, mais nous devons, tant du point de vue de l'auteur d'une proposition que de l'écologie, avoir des consultations plus fréquentes dès les premiers stades et y participer avec une attitude positive et ouverte.

[Text]

I think in many instances the environmentalists have a concern that the environmental aspect is being considered only as an afterthought and is not really intended to be taken seriously at all. It is necessary to combat that perception by discussing matters on an earlier basis with environmental groups, knowing exactly what their concerns are and encouraging them to be positive in coming up with suggestions on how to accommodate the concerns.

We are beginning to have a little bit of success in that area. We still have a long way to go. It is a difficult process, but I think it is one we have to live with and we just have to pay more attention to making it more effective and efficient.

**Senator Bell:** Because of this past experience, and learning a lesson from it, would you say that in future there will no longer be so much difficulty in coming more quickly to the most suitable solution?

**Mr. Sinclair:** Senator Bell, I wish I could give you that assurance or guarantee, but I don't think I am in a position to do so.

**Senator Bell:** But you are hopeful.

**M. Sinclair:** Yes. A lot depends on how environmentally sensitive the particular area is.

As you well know, any project involving the Fraser River would be a sensitive project. A project involving an area that does not involve salmon spawning is certainly much less sensitive. So, if you are operating in an environmentally sensitive area, I have no doubt that you are going to get into protracted discussions.

**Senator Langlois:** Mr. Sinclair, if I understood your opening statement correctly, this legislation gives the option to national and local corporations to shift from Schedule C corporations to Schedule D corporations. Am I correct in my understanding?

**Mr. Sinclair:** The decision to shift from a Schedule C corporation to a Schedule D corporation has to be arrived at on a consolidated basis. In other words, the situation in which a local port corporation is a Schedule D corporation and the parent corporation a Schedule C corporation would not arise.

**Senator Langlois:** This is only under the old group, then?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**Senator Langlois:** What procedure is involved in that shift?

**Mr. Sinclair:** The first stage in the procedure would be a conclusion arrived at by the Board of Directors of the Canada Ports Corporation, after consultation with the local port corporation, that the benefits of becoming a Schedule D crown corporation are greater than the disadvantages. In other words, they would have to be willing to pay income tax; they would have to be willing to be bound by a dividend provision; they may be required to pay certain business taxes; and they might not have as easy access to government grants for port development. If they come to the conclusion that the advantages of becoming a Schedule D corporation outweigh the disadvantages then they make a submission to the Minister of Transport and he recommends to the Governor in Council that

[Traduction]

Je pense que dans de nombreux cas, les écologistes craignent que les répercussions sur l'environnement ne soient envisagées qu'après coup, et qu'il ne soit pas vraiment prévu d'y accorder beaucoup d'attention. Il faut dissiper ces inquiétudes en abordant ces questions plus tôt avec les groupes environnementaux, leur faire préciser leurs objets de préoccupation et les inciter à proposer des mesures positives qui les satisfont.

Nous commençons à avoir des résultats encourageants dans ce domaine. Nous avons encore beaucoup à faire. C'est un processus difficile, mais je crois qu'il faudra nous en accommoder et que nous devons veiller davantage à en assurer l'efficacité.

**Le sénateur Bell:** En raison de cette expérience passée et de la leçon que nous pouvons en tirer, croyez-vous qu'à l'avenir il ne sera plus aussi pénible et long d'en arriver à la solution la plus appropriée?

**M. Sinclair:** Monsieur le sénateur Bell, j'aimerais bien vous en donner l'assurance, mais je ne crois pas être en mesure de le faire.

**Le sénateur Bell:** Vous demeurez toutefois confiant.

**M. Sinclair:** Certainement. Tout dépend du degré de sensibilité de la région donnée aux facteurs environnementaux.

Comme vous le savez tous, tout projet relatif à Fraser River serait lourd de conséquences. Un projet qui toucherait une région où le saumon ne vient pas frayer porte certainement moins à conséquence. Ainsi donc, quand on prévoit travailler dans une zone sensible du point de vue de l'environnement, on envisage certainement d'entamer de longues discussions.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur Sinclair, si j'ai bien compris votre déclaration préliminaire, cette loi offre aux sociétés locales et nationale la possibilité de passer de l'annexe C à l'annexe D. Ai-je bien compris?

**M. Sinclair:** La décision de passer de l'annexe C à l'annexe D doit être prise collectivement. Autrement dit, il ne pourrait se produire qu'une société de port locale figure à l'annexe D, et sa société mère à l'annexe C.

**Le sénateur Langlois:** Seulement sous l'ancien régime, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Langlois:** Que suppose ce passage?

**M. Sinclair:** D'abord, que le conseil d'administration de la Société canadienne des ports, après consultation avec la société de port locale, a conclu que les avantages qu'il y a à devenir une société d'État inscrite à l'annexe D priment les inconvénients qu'il peut y avoir à le faire. Autrement dit, elle devrait être disposée à payer des impôts; elle devrait être disposée à verser des dividendes; pourrait être tenue de payer certains impôts sur le revenu des entreprises, et pourrait ne pas avoir aussi facilement accès aux subventions gouvernementales accordées au titre de la mise en valeur portuaire. Si elles concluent que les avantages liés à l'inscription d'une société à l'annexe D sont plus grands que le prix qu'il faut payer pour le faire, une demande peut être faite au ministre des Transports,



[Text]

the Canada Ports Corporation be added to the list of Schedule D corporations in the Financial Administration Act.

If the submission is approved by the Governor in Council, then they become a Schedule D crown corporation.

**Senator Langlois:** As I understand it, the benefits to the government would outweigh those to the corporations.

**Mr. Sinclair:** As I said earlier, we made a tactical or strategic decision that the current disadvantages of being a Schedule C crown corporation were not sufficient to persuade us to apply for Schedule D status.

The ports of this country came to the conclusion, after having had discussions with myself and my officials, that it was more to their advantage to stay as Schedule C corporations.

That wisdom is currently borne out because in the proposed revisions to the Financial Administration Act, which were tabled in the House of Commons in the form of Bill C-123, the requirement to have operating budgets approved by Schedule C crown corporations can be waived by the Governor in Council. So, one of the objections to being a Schedule C crown corporation—namely the approval of an operating budget—might be waived. That possible waiver further reinforces our decision that Schedule C status is quite advantageous for the ports of Canada, and may be quite acceptable for some time in the future.

**Senator Langlois:** So, the dividends will be payable to the national corporation?

**Mr. Sinclair:** That dividends would be paid by the national corporation to the receiver Gen.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I should like to refer to Part II of the bill, and in particular, clause 20 on page 46, which states:

20. Sections 7 to 10 of the said Act are repealed and the following substituted therefor:

Set out there are sections 7(1)(a) to (p). I am particularly interested in subparagraphs (f) and (g).

Subparagraph (f) deals with the regulation of the transportation and storage of explosives. What authority does the current act have regarding the safety of workers?

**Mr. Sinclair:** There are regulations governing the transportation and storage of dangerous goods under the regulations of the National Harbours Board Act. In the future, we shall be guided by the regulations that will be promulgated—almost immediately, I believe—under the Transportation of Dangerous Goods Act. So, the regulations pertaining to the transportation of dangerous goods will be applicable on a consistent basis throughout the whole marine transportation mode. We are also making adjustments to the Canada Shipping Act regulations.

**Senator Riley:** Subparagraph (g) states:

[Traduction]

qui recommande au gouverneur en conseil que la Société canadienne des ports soit inscrite à la liste des sociétés nommées à l'annexe D de la Loi sur l'administration financière.

Si la demande est approuvée par le gouverneur en conseil, la société est inscrite à l'annexe D.

**Le sénateur Langlois:** Si je comprends bien, le gouvernement en profiterait plus que les sociétés.

**M. Sinclair:** Comme je l'ai déjà dit, nous avons pour l'instant conclu que les inconvénients que suppose actuellement le fait d'être inscrit à l'annexe C ne sont pas assez importants pour nous convaincre du bien-fondé d'une demande d'inscription de notre société à l'annexe D.

Après consultation avec moi-même et mes représentants, les ports de ce pays ont conclu qu'ils avaient intérêt à demeurer des sociétés de l'annexe C.

Le temps leur a donné raison compte tenu du projet de révision de la Loi sur l'administration financière qui a été déposé à la Chambre des communes sous la forme du projet de loi C-123, et qui prévoit que le gouverneur en conseil peut dispenser les sociétés d'État inscrites à l'annexe C de l'obligation de faire approuver leur budget d'exploitation. Ainsi, l'un des inconvénients liés à l'inscription d'une société à l'annexe C, à savoir l'approbation de son budget d'exploitation, pourrait disparaître. Cette dérogation éventuelle confirme la décision que nous avons prise, et selon laquelle l'inscription à l'annexe C est très profitable pour les ports du Canada, et pourra demeurer fort acceptable pendant quelque temps encore.

**Le sénateur Langlois:** Les dividendes seront donc versés à la société nationale?

**M. Sinclair:** Les dividendes seraient versés par la société nationale au receveur général.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le Président, je me reporte à la partie II du projet de loi, et plus particulièrement à l'article 20, page 46, qui prévoit que:

20. Les articles 7 à 10 de ladite loi sont abrogés et remplacés par ce qui suit:

Suivent les alinéas 7(1) a) à p). Les alinéas f) et g) m'intéressent tout particulièrement.

L'alinéa f) porte sur la réglementation du transport et l'emmagasinement d'explosifs. Quel pouvoir confère la loi actuelle en matière de sécurité des travailleurs?

**M. Sinclair:** Des règlements établis en vertu de la Loi sur le Conseil des ports nationaux régissent actuellement le transport et l'emmagasinement des marchandises dangereuses. À l'avenir, nous serons assujettis aux règlements qui seront adoptés presque sur-le-champ, je pense, aux termes de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses. Ainsi, les règlements régissant le transport de ces produits seront appliqués de façon uniforme à tout le transport maritime. Nous apportons aussi des modifications aux règlements établis en fonction de la Loi sur la marine marchande.

**Le sénateur Riley:** L'alinéa g) prévoit



## [Text]

(g) for the maintenance of order and the protection of persons or property within the limits of any public harbour or at any public port facility;

Are there safety officers to enforce these regulations?

**Mr. Sinclair:** In some of the major ports there are safety officers. We also have police and security forces at some of the major ports that are involved in container traffic or general cargo traffic. We do not usually have police or security forces at strictly bulk ports. At Saint John, Halifax, Montreal and Vancouver, we do have police forces.

**Senator Riley:** The police force is there for the protection of persons or property—particularly property—within the limits of the port. I am concerned about safety officers in respect of the safety of the port workers.

**Mr. Sinclair:** Senator, if you wish to take as an example the Port of Saint John, there has been an agreement between the International Longshoremen's Association and the Maritime Employer's Association with respect to the joint hiring of safety officers in the port.

In addition to that, there are steamship inspectors from the Coast Guard. They participate actively and are stationed permanently at the port of Saint John. They supervise the regulations of the Canada Shipping Act with respect to the loading and unloading of vessels.

**Senator Riley:** This agreement between the International Longshoremen's Association and the Maritime Employers' Association came about recently. Prior to that, the workers were told to rely on the Coast Guard inspectors, yet they were not always available, and the result of that was that there were a few accidents.

Rather than having the safety provisions in the agreement between the Maritime Employers' Association and the International Longshoremen's Association, should the Harbours Board not provide safety officers, and will the Harbours Board provide safety officers under these regulations?

**Mr. Sinclair:** Senator, I do not believe that the Harbours Board should provide safety officers. I believe this to be the responsibility of the employers and the unions jointly working on that aspect in order to decide a proper course of action. With respect to safety of loading and unloading there is also, from a regulatory point of view, the involvement of the Coast Guard Board of Steamship Inspection. I do not think that it is the role of the ports to get into that kind of thing. Between the union, the employers, the Coast Guard, the federal and provincial Departments of Labour, the Workmen's Compensation Boards, and so forth, I think that there are enough people in the field now without one more getting into it.

In many of the ports the National Harbours Board merely leases the facilities, it does not operate them, so that it really is the responsibility of the leasing operator—again, the Maritime Employers' Association—to negotiate with the union with

## [Traduction]

g) le maintien de l'ordre et la protection des personnes et des biens dans les limites de tout port public ou dans toute installation de port public;

Des agents de sécurité sont-ils chargés de la mise en application de ces règlements?

**M. Sinclair:** Dans certains grands ports, il y a des agents de sécurité. Nous avons aussi des agents de sécurité et de police à certains des grands ports de manutention de conteneurs et de fret. Nous n'avons habituellement pas de force policière ni de sécurité aux ports où ne passent que des marchandises en vrac. A Saint-Jean, à Halifax, à Montréal et à Vancouver, nous avons des forces policières.

**Le sénateur Riley:** Les forces policières doivent assurer la protection des personnes ou des biens, et plus particulièrement des biens, dans les limites du port. Je me demande quel est le rôle des agents de sécurité relativement à la sécurité des travailleurs du port.

**M. Sinclair:** Monsieur le sénateur, si l'on prend l'exemple du port de Saint-Jean, un accord a été conclu entre l'Association internationale des débardeurs et l'Association des employeurs maritimes relativement à l'embauchage conjoint d'agents de sécurité au port.

En outre, la Garde côtière fournit des inspecteurs de navire. Ils assurent une participation active, et sont postés en permanence au port de Saint-Jean. Ils surveillent la mise en application des règlements établis en fonction de la Loi sur la marine marchande en ce qui a trait au chargement et au déchargement des navires.

**Le sénateur Riley:** Cette entente conclue entre l'Association internationale des débardeurs et l'Association des employeurs maritimes est très récente. Auparavant, les travailleurs avaient ordre de s'en remettre aux inspecteurs de la Garde côtière, qui n'étaient pas toujours disponibles, et il en est résulté quelques accidents.

Au lieu d'inscrire les dispositions touchant la sécurité dans l'entente conclue entre ces deux associations, le Conseil des ports ne devrait-il pas fournir des agents de sécurité, et le fera-t-il aux termes de ce règlement?

**M. Sinclair:** Monsieur le Sénateur, je ne crois pas que le Conseil des ports doive fournir des agents de sécurité. Je pense que c'est plutôt la responsabilité des employeurs et des syndicats qui travaillent ensemble au règlement de cette question pour établir des mesures appropriées. En ce qui concerne la sécurité au moment du chargement et du déchargement, la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière veille au respect des règlements. Il ne me semble pas que les ports aient un rôle à jouer dans ces questions. Le syndicat, les employeurs, la Garde côtière, les ministères fédéral et provinciaux du Travail, la Commission des accidents du travail et bien d'autres encore sont, à mon avis, bien assez nombreux à s'occuper de ces questions sans qu'on vienne s'en mêler.

Dans de nombreux ports, le Conseil des ports nationaux ne fait que louer les installations, sans les exploiter, si bien qu'il incombe en réalité à l'exploitant, à nouveau l'Association des employeurs maritimes, de négocier avec le syndicat relative-

[Text]

respect to safety concerns. The regulations of the Canada Shipping Act do apply and will be enforced by the Board of Steamship Inspection.

**Senator Riley:** Why, then, is there a provision on page 47 of the bill in clause 7.(1)(g) "for the maintenance of order and the protection of persons or property within the limits of any public harbour or at any public port facility;"? Does that not indicate that the Harbours Board, this new group, will be accepting the responsibility for the safety of the workers as well as the general public?

**Mr. Sinclair:** From the point of view of a policing or a security service for the protection of persons or property, we accept that responsibility. Safe working practices are not envisioned under this particular clause, because those practices are already covered by the Canada Shipping Act and are the responsibilities of employers and unions. That provision, which is in the Public Harbours Section, I might add, is there to provide policing and security services. For example, in the public harbours in New Brunswick, we authorize the services of the RCMP to provide that kind of protection.

**Senator Riley:** That is apart from your own harbour police?

**Mr. Sinclair:** In areas where we do not have harbour police, such as the small harbours like St. Andrews, for example, we would use the RCMP, the provincial police force, or, where there is one, a municipal police force.

**Senator Riley:** You do not, however, have the RCMP, the provincial police or the municipal police there at all times?

**Mr. Sinclair:** No, not in the public harbours.

**Senator Riley:** Is St. Andrews a national port?

**Mr. Sinclair:** No, it is under the public harbours group.

**Senator Riley:** I have no further questions, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** Has your associate anything to say, Mr. Sinclair?

**Mr. Sinclair:** No, I do not think so, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman:** If there are no further questions, we will adjourn the meeting, before which I would like to thank Mr. Sinclair and his associate for their contribution this morning, which was very much appreciated.

Honourable senators, I know that the chairman has been in touch with the minister, who had accepted the invitation to appear this morning but unfortunately had a meeting with cabinet and could not attend. We will adjourn *sine die* and will inform honourable senators of the next development.

The committee adjourned.

Ottawa, Thursday, July 29, 1982

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-92, to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Ship-

[Traduction]

ment aux questions de sécurité. Les règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande s'appliquent, et seront mis en application par la Direction de la sécurité des navires.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi alors le projet de loi contient-il, page 47, cet alinéa 7.(1)g qui prévoit «le maintien de l'ordre et la protection des personnes et des biens dans les limites de tout port public ou dans toute installation de port public»? Est-ce qu'il ne faut pas en conclure que le Conseil des ports, ce nouveau groupe, assumera la responsabilité de la sécurité des travailleurs ainsi que du grand public?

**M. Sinclair:** S'il s'agit de la fourniture d'un service de sécurité ou de forces policières en vue de la protection des personnes ou des biens, nous assumons cette responsabilité. Sauf que les méthodes de travail ne sont pas en cause dans cette disposition donnée, parce qu'elles sont déjà couvertes par la Loi sur la marine marchande, et qu'elles relèvent des employeurs et des syndicats. Cette disposition, qui se trouve dans la section sur les ports publics, vise à fournir des services de sécurité et des forces policières. Par exemple, dans les ports publics du Nouveau-Brunswick, nous autorisons les services de la GRC pour assurer ce type de protection.

**Le sénateur Riley:** En plus de votre propre police portuaire?

**M. Sinclair:** Là où nous n'avons pas de police portuaire, dans des petits ports comme celui de St. Andrews par exemple, nous utilisons la GRC, la force policière provinciale, ou, quand elle existe, la force municipale.

**Le sénateur Riley:** Vous n'avez donc pas la GRC, la police provinciale ou municipale en tout temps?

**M. Sinclair:** Non, pas dans les ports publics.

**Le sénateur Riley:** Le port de St. Andrew est-il un port national?

**M. Sinclair:** Non, il fait partie des ports publics.

**Le sénateur Riley:** Je n'ai pas d'autre question, monsieur le Président.

**Le président suppléant:** Votre collègue a-t-il quelque chose à ajouter, monsieur Sinclair?

**M. Sinclair:** Non, je ne pense pas, monsieur le Président.

**Le président suppléant:** S'il n'y a pas d'autre question, nous leverons la séance. Je tiens auparavant à remercier M. Sinclair et son associé qui ont comparu ce matin, et dont nous avons beaucoup apprécié la participation.

Messieurs les sénateurs, je sais que le Président a contacté le Ministre, qui aurait accepté l'invitation de comparaître ce matin, mais qui devait malheureusement se rendre à une réunion du Cabinet. Nous ajournons donc nos travaux *sine die*, et tiendrons les honorables sénateurs au courant de la situation.

La séance est levée.

Ottawa, le jeudi 29 juillet 1982

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-92, Loi modifiant la Loi sur le conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les commissions de port,



[Text]

ping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, met this day at 9.15 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator G. I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee, as you know, we are meeting this morning to consider Bill C-92 which was referred to the committee by the Senate last evening. You will recall that the subject matter of the bill had been referred to us before the bill itself came to the Senate. At our meeting last week we studied the subject matter of the bill. At that time we had before us as witnesses Mr. Sinclair and Mr. Watts of the Department of Transport and spent something like two and a half hours questioning them. Since the bill appeared to be acceptable to both sides of the house, I did not ask any witnesses to appear this morning. However, Mr. Coté of the Department of Transport is present. If members of the committee have any further questions, Mr. Coté will do his best to answer them. If he cannot do so, then we can arrange for someone from the department to come.

At the moment, however, it is my feeling that we do not need to call any other witnesses. However, I am, of course, in the hands of the committee. What is your view, gentlemen?

Since I have heard nothing to the contrary I take it that the committee, as a result of its examination of the subject matter of Bill C-92, is prepared to authorize the chairman to report the bill for favourable consideration without amendment.

**Senator Doody:** I so move.

**The Chairman:** It has been moved that the chairman be authorized to report Bill C-92 for favourable consideration without amendment. Is it agreed, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

Motion agreed to.

**The Chairman:** I might just say that I have a draft here which indicates that the subject matter of the bill was referred to this committee for consideration. We have considered the subject matter and the bill itself and we now report it without amendment.

There are a few other questions which the committee might be willing to consider at this time. I do not think we need any reporters or any interpretation for our consideration of these matters, so if it meets with the approval of the members of the committee, I shall excuse the reporters and the interpreters.

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, se réunit aujourd'hui à 9 h 15 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur G. I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Membres du Comité, nous nous réunissons ce matin pour étudier le projet de loi C-92 qui a été renvoyé à ce Comité par le Sénat hier soir. Vous vous souviendrez que nous avons été saisis de la teneur du projet de loi avant que celui-ci ne soit présenté au Sénat. Nous en avons débattu au cours de notre réunion de la semaine dernière. Nous avons alors interrogé pendant près de deux heures et demie nos témoins, MM. Sinclair et Watts, du ministère des Transports. Comme il semble que le projet de loi soit acceptable à tous les partis à la Chambre, je n'ai demandé à aucun témoin de comparaître devant nous ce matin. M. Coté, du ministère des Transports, est toutefois présent parmi nous. Si les membres du Comité ont d'autres questions à poser au sujet du projet de loi, M. Coté fera de son mieux pour y répondre. S'il ne peut pas le faire, nous demanderons à quelqu'un d'autre du ministère de venir y répondre.

À mon avis, je ne crois pas qu'il nous soit nécessaire de citer d'autres témoins à comparaître. Il en sera toutefois fait selon le bon plaisir du Comité. Qu'en pensez-vous, messieurs?

Étant donné que personne ne semble s'y opposer, j'en déduis que le Comité, après avoir étudié la teneur du projet de loi C-92, est prêt à autoriser son président à en faire rapport sans amendement.

**Le sénateur Doody:** J'en fais la proposition.

**Le président:** Il est proposé que le président soit autorisé à faire rapport du projet de loi C-92 sans amendement. Plaît-il au Comité d'adopter la motion?

**Des voix:** D'accord.

La motion est adoptée.

**Le président:** Permettez-moi simplement d'ajouter que j'ai un projet de document qui souligne que la teneur du projet de loi a été renvoyé à l'étude du Comité. Nous l'avons étudiée ainsi que le projet de loi lui-même et nous en faisons maintenant rapport sans amendement.

Le Comité doit se pencher sur quelques autres questions. Je ne pense pas que nous ayons besoin de sténographes ou d'interprètes pour le faire et, si les membres du Comité le permettent, je leur demanderai de sortir.

**Des voix:** D'accord.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.



## APPENDIX «31-A»

## ANNEXE «31-A»

## Index of Letters and Telegrams of Support

1. Letters from *Boards of Trade*
  - (i) Halifax Board of Trade
  - (ii) La Chambre de Commerce du District de Montreal/The Montreal Board of Trade
    - letters to the Minister, Leader of the Opposition and members of the Opposition
  - (iii) CONFERS (Conférence Economique de la Rive-Sud)/South Shore Board of Trade
  - (iv) Vancouver Board of Trade
2. Letter from *Canadian Port and Harbour Association*
3. Letter from the Port of Quebec including a list of associations and organizations supporting the Bill
4. Telegrams directed to the Prime Minister, Minister of Transport, Opposition and Standing Committee on Transport insisting on passage of Bill C-92 in this session of Parliament.
  - (i) Mayor Harcourt of Vancouver
  - (ii) Président, l'Association Internationale des Débardeurs (local 1739)
  - (iii) Le Maire de la Ville de Beauport
  - (iv) Président, la Corporation des pilotes du Bas St-Laurent
  - (v) Président du Conseil, Les Chantiers Davie Ltée
  - (vi) Président, la Société Interport de Québec
  - (vii) Président Communauté Urbaine de Québec
  - (viii) Président, Chambre de Commerce et de l'Industrie de Québec Métropolitain
  - (ix) Comité Exécutif de la Communauté Urbaine de Québec
  - (x) Le Maire de Montréal
  - (xi) Le Comité de Promotion Economique de Montréal (COPEM)
5. Letter from the Honourable Edward M. Lawson, International Director, Canadian Conference of Teamsters

1. Letters from *Boards of Trade*

82.03.10

From: Montréal Board of Trade/La Chambre de commerce du District de Montréal

To: The Right Honourable Joseph Clark,  
Leader of the Opposition

Mr. Michael Forrestall, M.P.

Mr. Erik Nielsen, M.P.

Mr. Patrick Nowlan, M.P.

82.03.22

From: La Chambre de commerce de la Rive-Sud

To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport

The Honourable André Ouellet,  
Minister of Consumer and Corporate Affairs

## Index des lettres et télégrammes d'appui

1. *Lettres des Chambres de Commerce*
  1. Halifax Board of Trade
  2. La Chambre de Commerce du district de Montréal/Montreal Board of Trade
    - lettres au ministre des Transports, au chef de l'opposition et à des députés de l'opposition
  3. CONFERS (Conférence Economique de la Rive-Sud) Chambre de Commerce de la Rive-Sud
  4. Vancouver Board of Trade
2. *Une lettre de l'Association des ports et des havres du Canada*
3. *Une lettre du port de Québec*, comprenant une liste des personnes avec qui communiquer et une liste des associations et des organismes en accord avec le projet de loi.
4. *Télégrammes au Premier ministre, au ministre des Transports, à l'opposition et au Comité permanent des Transports de la Chambre des communes sur l'importance de voter le projet de loi C-92 pendant cette session*
  1. Du maire Harcourt de Vancouver
  2. du président de l'Association internationale des débardeurs (local 1739)
  3. du maire de la ville de Beauport
  4. du président de la corporation des pilotes du Bas St-Laurent
  5. du président du conseil des Chantiers Davie Ltée
  6. du président de la société Interport de Québec
  7. du président de la Communauté urbaine de Québec
  8. du président de la Chambre de commerce et de l'Industrie du Québec métropolitain
  9. du Comité exécutif de la Communauté urbaine de Québec
  10. du maire de Montréal
  11. du Comité de promotion économique de Montréal (COPEM)
5. *Une lettre de l'honorable sénateur Edward M. Lawson, Directeur international de la Conférence canadienne des Teamsters.*

1. *Lettres des Chambres de Commerce*

82.03.10

De: La Chambre de commerce du district de Montréal/The Montreal Board of Trade

Au: très hon. Joseph Clark,  
Chef de l'opposition

À: MM. Michael Forrestall, député

Erik Nielsen, député

Patrick Nowlan, député

82.03.22

De: La Chambre de commerce de la Rive-Sud

À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports

L'honorable André Ouellet,  
ministre de la Consommation et des Corporations

The Honourable Marc Lalonde,  
Minister of Energy, Mines and Resources  
Mr. Jacques Olivier, M.P.  
Mr. Bernard Loiselle, M.P.  
Mr. Raymond Dupont, M.P.  
Mr. Pierre Deniger, M.P.

L'honorable Marc Lalonde,  
ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources  
MM. Jacques Olivier, député  
Bernard Loiselle, député  
Raymond Dupont, député  
Pierre Deniger, député

82.03.25

From: The Halifax Board of Trade  
The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport  
The Honourable Gerald Regan,  
Secretary of State of Canada  
Mr. Michael ForreSTALL, M.P.  
Mr. Howard E. Crosby, M.P.  
The Honourable Senator R. Donahoe, Q.C.  
The Hon. Senator A. Irvine Barrow

82.03.25

Du: Halifax Board of Trade  
À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports  
L'honorable Gerald Regan,  
Secrétaire d'État du Canada  
MM. Michael ForreSTALL, député  
Howard E. Crosby, député  
L'honorable sénateur Richard Donahoe, C.R.  
L'honorable sénateur Irvine Barrow

82.04.07

From: The South Shore Economical Conference.  
To: Mr. Michael ForreSTALL, M.P.  
The Right Honourable Joseph Clark,  
Leader of the Opposition  
Mr. Patrick Nowlan, M.P.  
Mr. Erik Nielsen, M.P.  
The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport  
The Honourable André Ouellet,  
Minister of Consumer and Corporate Affairs  
The Honourable Marc Lalonde,  
Minister of Energy, Mines and Resources  
Mr. Jacques Olivier, M.P.  
Mr. Bernard Loiselle, M.P.  
Mr. Pierre Deniger, M.P.  
Mr. Raymond Dupont, M.P.

82.04.07

Du: South Shore Economical Conference.  
À: M. Michael ForreSTALL, député  
au: très hon. Joseph Clark,  
chef de l'Opposition  
à: M. Patrick Nowlan, député  
M. Erik Nielsen, député  
L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports  
L'honorable André Ouellet,  
ministre de la Consommation et des Corporations  
L'honorable Marc Lalonde,  
ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources  
MM. Jacques Olivier, député  
Bernard Loiselle, député  
Pierre Deniger, député  
Raymond Dupont, député

82.05.18

From: The Montreal Board of Trade/La Chambre de commerce du District de Montréal  
To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport  
From: The Montreal Board of Trade/La Chambre de commerce du District de Montréal  
To: Mr. Roch LaSalle, M.P.

82.05.18

De: La Chambre de commerce du District de Montréal/The Montreal Board of Trade  
À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports  
À: M. Roch LaSalle, député  
De: La Chambre de commerce du District de Montréal/The Montreal Board of Trade

82.05.27

From: Vancouver Board of Trade  
To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport

82.05.27

Du: Vancouver Board of Trade  
À: L'honorable Jean Luc Pepin,  
ministre des Transports

2. 82.06.30  
Letter from The Canadian Port and Harbour Association
2. 82.06.30  
De: De l'Administration du Port de Québec  
Une lettre du président de l'Association des Ports et des Havres du Canada
3. 82.06.15  
From: The Port of Québec
3. 82.06.15  
Une lettre du président de l'administration du Port de Québec
- To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport
- À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports
4. Telegram:  
82.06.06
4. Télégrammes  
82.06.06
- From: Mr. Michael Harcourt, Mayor of Vancouver
- Du: Maire de Vancouver
- To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister
- Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre
- To: The Right Honourable Joseph Clark,  
Leader of the Opposition
- Au: Très hon. Joseph Clark,  
chef de l'Opposition
- To: The Honourable Ed. Broadbent,  
Leader of the New Democratic Party
- À: L'honorable Ed. Broadbent,  
chef du Nouveau parti démocratique
- To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport
- À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports
- 82.06.14
- 82.06.14
- From: Association Internationale des Débardeurs de Québec, Local 1739
- De: L'Association Internationale des Débardeurs de Québec, local 1739
- To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister
- Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre
- From: The Mayor of the City of Beauport
- Du: Maire de la ville de Beauport
- To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister
- Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre
- 82.06.15
- 82.06.15
- From: Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent
- De: La Corporation des Pilotes du Bas St-Laurent
- To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister
- Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre
- From: Davie Ship Building Ltd., Lauzon
- Des Chantiers Davie Ltée, Lauzon
- To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport
- À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports
- From: Société Interport de Québec
- De: La Société Interport de Québec
- To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport
- À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports
- 82.06.16
- 82.06.16
- From: The Chairman of La Communauté urbaine de Québec
- Du: Président de la Communauté urbaine de Québec
- To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport
- À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports
- From: Executive Committee of La communauté urbaine de Québec for 15 municipalities
- Du: Comité exécutif de la Communauté urbaine de Québec représentant 15 municipalités
- To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister
- Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre
- 82.06.17
- 82.06.17
- From: The Chairman of La Chambre de commerce et d'Industrie du Québec métropolitain
- Du: Président de la Chambre de commerce et d'Industrie du Québec métropolitain



To: The Right Honourable Pierre E. Trudeau,  
Prime Minister

Au: Très hon. Pierre Elliott Trudeau,  
premier ministre

82.07.02

From: (COPEM) Le comité de promotion économique de  
Montréal

To: The Clerk of the House of Commons Standing Commit-  
tee on Transport

82.07.02

De: (COPEM) Le comité de promotion économique de  
Montréal

Au: Greffier du Comité permanent des Transports de la  
Chambre des communes

82.07.06

From: The Mayor of Montreal

To: The Honourable Jean-Luc Pepin,  
Minister of Transport

82.07.06

Du: Maire de Montréal

À: L'honorable Jean-Luc Pepin,  
ministre des Transports

82.06.04

Canadian Conference of Teamsters, Letter to the Honourable  
Jean-Luc Pepin, Minister of Transport

82.06.04

De la Conférence canadienne des Teamsters. Une lettre à  
l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports

5. A letter from the Hon. Senator Edward M. Lawson, Inter-  
national Director of the Canadian Conference of Teamsters

To: The Honourable Jean-Luc Pepin  
Minister of Transport

5. Une lettre de l'honorable sénateur Edward M. Lawson,  
directeur international de la Conférence canadienne des  
Teamsters à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des  
Transports.

---





*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Department of Transport:*

Mr. Gordon M. Sinclair, Administrator, Canadian Marine  
Transportation Administration.

*Du ministère des Transports:*

M. Gordon M. Sinclair, administrateur, Administration  
canadienne du transport maritime.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable GEORGE I. SMITH

*Président:*

L'honorable GEORGE I. SMITH

Thursday, November 25, 1982

Le jeudi 25 novembre 1982

**Issue No. 32**

**Fascicule n° 32**

### **Fifteenth Proceedings respecting:**

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

### **Quinzième fascicule concernant:**

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable George I. Smith, *Chairman*

The Honourable Léopold Langlois, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable George I. Smith

*Vice-président:* L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Smith
Lucier	Wood—(20)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

“Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government’s plans for reorganizing Canada’s passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission’s Orders and Decisions respecting Canada’s passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l’Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l’honorable sénateur Riley, appuyé par l’honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d’étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 NOVEMBRE 1982  
(63)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 16 sous la présidence de l'honorable George I. Smith.

*Présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Côtteau, Doody, Marshall, Petten, Riley, Rowe et Smith. (9)

*Présents mais ne sont pas membres du Comité:* Les honorables sénateurs Guay et McGrand. (2)

*Aussi présent:* M. Don Macdonald, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:*

*De VIA Rail Canada Inc.:*

MM. Pierre Franche, président-directeur général, et

Gabriel Fortin, c.r., vice-président des affaires juridiques et secrétaire général.

*De C.P. Rail:*

Mr. H. C. Wendlandt, avocat principal.

Conformément à son ordre de renvoi du 28 octobre 1981 le Comité poursuit son étude sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc.

Le président présente les témoins qui font une déclaration et répondent aux questions.

A 13 h 27 les témoins se retirent et le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

A 13 h 45 le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 25, 1982  
(63)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:16 o'clock a.m., the Honourable George I. Smith presiding.

*Present:* The Honourable Senators Adams, Bonnell, Côtteau, Doody, Marshall, Petten, Riley, Rowe and Smith. (9)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Guay and McGrand. (2)

*In attendance:* Mr. Don Macdonald, Research Officer, Law and Government Division, Library of Parliament.

*Witnesses:*

*From VIA Rail Canada Inc.:*

Messrs. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer, and

Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President and Secretary of the Company.

*From C.P. Rail:*

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 28, 1981, proceeded with its inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc.

The Chairman introduced the witnesses who made presentations and answered questions.

At 1:27 p.m., the witnesses departed and the Committee continued *in camera*.

At 1:45 p.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

*Clerk of the Committee*

André Reny

*Le greffier du Comité*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, November 25, 1982

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11.15 a.m. to consider VIA Rail Passenger Services.

**Senator G. I. Smith (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Members of the committee, I see a quorum. Accordingly, I call the meeting to order.

We have witnesses in attendance this morning from VIA Rail, Transport Canada, CP and CN. I welcome all of them. I realize that they must have gone to some effort and suffered some inconvenience to be here with us, and I would like to extend to them the committee's appreciation.

By way of background, I should say that the committee work of the Senate has become so great in quantity that the gentleman allocating space and staff to committees has found it necessary to limit each hearing to a duration of two hours, in order that space and staff may be available. We therefore have two hours from 11.15 in which to complete our morning's work, which looks as though it would require some particular effort on our part.

If it meets with the wishes of the committee, I would ask the representatives of VIA Rail to come forward first. I should like to introduce and welcome to the committee Mr. Pierre Franche, the President and Chief Executive Officer of VIA Rail, having recently acceded to that position, and Mr. Gabriel Fortin, Q.C., the Vice-President and Secretary of the company, who is known to us all.

Mr. Franche, do you have a statement which you wish to make before we begin to ask questions?

**Mr. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.:** No, I do not, Mr. Chairman. I should just like to express my thanks to the committee for the work that it has done prior to my becoming chief executive officer. Perhaps I could ask the indulgence of the committee, since I have been chief executive officer of VIA Rail only 25 days.

**The Chairman:** As I have said, we welcome you and extend to you our best wishes for success in your new task, which is important to all Canadians. Perhaps we will proceed to ask questions at this point. I believe that Senator Bonnell has indicated a wish to begin, so I shall now call upon him.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I should like to ask Mr. Franche for his comments concerning the VIA Rail Canada Inc. report of the Senate. Does he think it was worthwhile? Was it helpful? Were there any of our recommendations which he did not agree with? Were there others which he felt strongly in favour of? Will he make some comment about those recommendations? He must have read them in the last 15 days.

**Mr. Franche:** Yes. Mr. Chairman, I have read the recommendations. As a newcomer to VIA, in reading the recommendations and the report of the committee, I must thank all

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 25 novembre 1982

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 pour enquêter sur le service ferroviaire de transport des voyageurs assuré par la société VIA Rail.

**Le sénateur G. I. Smith (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Membres du Comité, nous avons le quorum. En conséquence, je déclare la séance ouverte.

Nous avons ce matin des témoins de VIA Rail, Transport Canada, le CP et le CN. Je leur souhaite la bienvenue à tous. Je suis conscient qu'il leur a sans doute fallu fournir des efforts et subir des inconvénients pour venir ici; aussi je désire leur exprimer la gratitude du Comité.

Au préalable, je dois préciser que les travaux des comités du Sénat ont pris une ampleur telle que le responsable de la répartition des locaux et du personnel a dû limiter à deux heures la durée de chaque séance de façon que les locaux et le personnel soient disponibles. Nous disposons donc de deux heures à compter de 11 h 15 pour compléter notre travail de ce matin, ce qui exigera de nous un effort certain.

Si le Comité est d'accord, je demanderai aux représentants de VIA Rail de témoigner en premier. J'aimerais d'abord présenter au Comité le président et administrateur en chef de VIA Rail, M. Pierre Franche, qui a récemment accédé à son poste et le vice-président et secrétaire de la société, M. Gabriel Fortin, c.r., que nous connaissons tous.

M. Franche, avez-vous quelque chose à dire avant que nous commençons à poser des questions?

**M. Pierre Franche, président et administrateur en chef, VIA Rail Canada Inc.:** Non, monsieur le président. Je désire seulement exprimer mes remerciements au Comité pour le travail qu'il a accompli avant que j'exerce mes fonctions actuelles. Je demande au Comité de faire preuve d'indulgence à mon égard puisque je ne suis administrateur en chef de VIA Rail que depuis 25 jours.

**Le président:** Comme je l'ai déjà dit, nous vous souhaitons la bienvenue et vous offrons nos meilleurs vœux de réussite dans votre nouvelle tâche qui importe à tous les Canadiens. Nous pourrions peut-être commencer à poser les questions. Je pense que le sénateur Bonnell a exprimé le désir d'intervenir le premier; je lui cède donc la parole.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, j'aimerais connaître l'opinion de M. Franche au sujet du rapport du Sénat sur VIA Rail Canada Inc. Le considère-t-il comme un document valable et utile? Désapprouve-t-il certaines recommandations du rapport? Est-il particulièrement d'accord avec certaines autres? A-t-il des commentaires à faire à ce sujet? Il doit en avoir pris connaissance au cours des 15 derniers jours.

**M. Franche:** Oui, monsieur le président, j'ai lu les recommandations. Après avoir lu les recommandations et le rapport du Comité je dois, (à titre de nouveau venu à VIA), remercier



## [Text]

committee members for their painstaking work. I have to say that the report came in at a time when there was a change of leadership at VIA Rail, my predecessor having announced that he would be leaving on October 31, and my becoming chief executive officer on November 1.

I have to say that the level of understanding expressed by members of the committee has certainly impressed me, as a newcomer. The committee members obviously have a thorough understanding of the problems that confront rail passenger services in Canada, as well as the problems of VIA at the moment. Your report has been instructive and positive, Mr. Chairman. With respect to this report, I will say that VIA is in a special position as a corporate entity charged with the responsibility to revive rail passenger services as a viable and attractive alternative to modes of transportation in this country. This challenge, as honourable senators are aware, having made a full analysis of the problem in your study and report, is rather exacting. I must assure honourable senators that I have accepted the challenge, because I firmly believe that rail passenger services are a practical and necessary alternative mode of transportation between our major urban centres.

Some of the concerns of VIA, through this report and through our efforts, will be to entice people away from their automobiles to a better service. Of course, the problem for VIA is to do this in the most efficient and financially viable manner possible for the future.

I am pleased to see the opportunity that has been extended to everyone to be heard before the Senate committee, and the fact that the report was tabled in July, which means that the government has given consideration to your work, as I presume Transport Canada officials will be able to explain.

In the Senate committee report, honourable senators have stressed the need for VIA legislation—legislation which would assist VIA in discharging its responsibilities appropriately. To this, we, at VIA, subscribe fully.

Honourable senators have also referred to some of the financial problems that VIA has faced in its relationship with the two main railroads in this country. I wish to assure members of the committee that, on this issue at the moment, the three parties are negotiating with the hope of resolving our relationship, under the present system of no legislation so that we may be able to discharge our responsibilities financially without the *famous thirteenth and fourteenth bills*. We hope to have this problem resolved by Christmas. At this time we are carrying on negotiations, although we have stopped them today so that we could attend the committee hearing.

Genly, we are very supportive of all the recommendations that the committee has put forward. In this, I emphasize particularly the recommendation with respect to legislation, which I understand will be starting its process through the discussion paper that the Department of Transport is preparing for the minister. I will leave that to Transport officials. Of course, Mr. Chairman, I will comment further on that if it is your wish that I do so.

I repeat that we are generally supportive of all of the recommendations of the committee, especially those which affect us directly.

## [Traduction]

tous les membres du Comité pour leur travail soigné. Le dépôt du rapport a coïncidé avec un changement de direction à VIA Rail. Mon prédécesseur ayant annoncé qu'il prendrait sa retraite le 31 octobre, j'ai accédé à mon poste le 1<sup>er</sup> novembre.

J'avoue que comme nouveau venu, la compréhension dont ont fait preuve les membres du Comité m'a impressionné. De toute évidence, ils ont une connaissance approfondie des problèmes auxquels sont confrontés les services ferroviaires de transport de voyageurs au Canada et VIA Rail. J'ai trouvé votre rapport instructif et positif, monsieur le président. À ce sujet la société VIA occupe une place à part puisqu'elle est chargée de relancer les services de Transport de voyageurs comme solution de rechange viable et attrayante aux autres moyens de transport. Ce défi, comme le savent les sénateurs pour avoir fait une analyse en profondeur du problème dans leur étude et dans leur rapport, est plutôt exigeant. Je vous assure néanmoins que j'ai accepté de relever le défi car je considère les services ferroviaires de Transport des passagers comme un moyen de transport utile et nécessaire entre les principaux centres urbains.

Comme en témoignent le rapport et nos efforts, la société VIA Rail entend, entre autres choses, inciter les gens à utiliser moins leurs automobiles en leur offrant un meilleur service. Bien entendu, le problème pour VIA est de réaliser cet objectif de la façon la plus rentable et financièrement la plus viable possible.

Je suis heureux de l'occasion qui est donnée à tous de comparaître devant le Comité sénatorial et je me réjouis du fait que le rapport ait été déposé en juillet, ce qui indique que le gouvernement a tenu compte de notre travail, comme pourrions sans doute le confirmer les fonctionnaires de Transport Canada.

Dans leur rapport les membres du Comité sénatorial insistent sur la nécessité d'une loi qui permettrait à VIA Rail de s'acquitter efficacement de ses responsabilités. Nous de VIA Rail souscrivons entièrement à cette idée.

Le document fait également allusion à certains problèmes financiers que VIA Rail a éprouvés dans ses rapports avec les deux grandes sociétés ferroviaires nationales. Je désire assurer les membres du Comité qu'en ce moment les trois parties négocient dans l'espoir de résoudre, indépendamment d'une loi, leurs relations de façon à pouvoir s'acquitter de leurs responsabilités financières sans les fameux treizième et quatorzième comptes. Nous espérons résoudre la question avant Noël. Les négociations sont actuellement en cours, mais nous les avons suspendues pour aujourd'hui afin de pouvoir nous présenter à l'audience du Comité.

En général, nous soutenons fermement les recommandations du Comité, plus particulièrement celle qui concerne l'adoption d'une loi dont il sera fait mention dans le document d'étude que le ministère des Transports prépare pour le Ministre. Mais je laisse cela aux fonctionnaires du ministère. Bien entendu, Monsieur le président, je pourrai commenter davantage la question si vous le désirez.

Comme je l'ai dit, nous approuvons en général toutes les recommandations du Comité, particulièrement celles qui nous touchent directement.



[Text]

**Senator Bonnell:** Do you know whether the CTC audit is being prepared more quickly, so that you at VIA can get a better idea of where you stand financially?

**Mr. Franche:** I understand, Mr. Chairman, that there has been an improvement in the speed of the audit process. At times, that process has made things difficult for VIA management in terms of settling its financial problems. As to the audit schedule, I believe that the CTC will finish last year's audit in December or January. I will just verify that point.

In March of 1983, the 1981 audit will be completed. I am told that, in order to facilitate that process, Transport Canada did release some person-years to the CTC. I believe it March, 1983, for the year 1981, and the year 1982 will be terminated by the end of 1983. That is the schedule, as we understand it, as of the moment.

**Senator Bonnell:** Over the past several months has VIA Rail had any negotiations with CN to take over their stations from Montreal to Toronto or Windsor?

**Mr. Franche:** No. We have basically concentrated on the operating agreement and on an agreement for the maintenance facilities. I can assure the committee that since I became the chairman of the company I have asked the corporate secretary to take on the responsibility of ensuring that we achieve the objective in 1983 of holding discussions with the railroads and with Transport Canada with regard to obtaining the ownership of stations which are required for the proper operation of the VIA Rail network. We have been talking and negotiating, I believe, to obtain the ownership of stations at Lévis, Trois-Rivières and Regina, and I will hold discussions in December with Canada Public Works with regard to using the Calgary post office as an alternative site. I am also told that we are negotiating for stations at Minaki and Kapuskasing. There has been some discussion—and there will be special emphasis on this in 1983—about acquiring those stations which are required by VIA.

**Senator Bonnell:** In the negotiations with the two major railways with regard to the contract, rather than the thirteenth and fourteenth bill, are you also negotiating with regard to the passes of the employees of those companies?

**Mr. Franche:** The negotiations on the passes for employees have terminated. We have an understanding with CN and CP whereby they reimburse us under a formula according to a percentage of the value of the fare. That percentage will increase gradually. I believe that agreement was put in place back in June. We have just received the first cheque from CN. It covered the payments from June to this date.

**Senator Bonnell:** What progress are you making concerning the LRC trains in the Maritimes and the west, or are you still only on the corridor?

**Mr. Franche:** LRC trains are only deployed in the corridor at the moment. We are awaiting the delivery of the next order. Locomotives will be delivered in the latter part of 1983 and the coaches will be delivered in the latter part of 1984. The

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Savez-vous si les préparatifs de la vérification de la CCT ont été accélérés de façon que les responsables de VIA aient une meilleure idée de leur situation financière?

**M. Franche:** Je crois savoir, Monsieur le président, que le processus de vérification a été accéléré. A certains moments, ce processus a nui aux efforts de la direction de VIA pour régler ses problèmes financiers. Pour ce qui est du calendrier de la vérification, je crois que d'ici décembre ou janvier la CCT aura terminé la vérification de l'an dernier. Je vérifierai ce point.

En mars 1983, la vérification de 1981 sera terminée. J'ai su qu'afin de faciliter le processus, Transport Canada a cédé un certain nombre d'années-personnes à la CCT. Ce sera sans doute en mars 1983 pour l'année 1981 et la vérification de l'année 1982 sera terminée à la fin de 1983. Tel est le calendrier actuel, autant que nous le sachions.

**Le sénateur Bonnell:** Ces derniers mois, VIA Rail a-t-elle tenu des négociations avec le CN en vue d'acquiescer ses stations de Montréal vers Toronto ou Windsor?

**M. Franche:** Non. Nous nous sommes surtout occupés d'un accord d'exploitation et d'un accord concernant les services d'entretien. Je puis assurer le Comité que depuis mon accession au poste de président de la société, j'ai demandé au secrétaire de voir à ce que des discussions aient lieu en 1983 avec les sociétés ferroviaires et avec Transport Canada en vue d'obtenir la propriété des stations nécessaires à une bonne exploitation du réseau de VIA Rail. Sauf erreur, les négociations portent sur les stations de Lévis, Trois-Rivières, Regina et j'aurai en décembre des discussions avec le ministère des Travaux publics du Canada pour obtenir l'autorisation d'utiliser le bureau de poste de Calgary comme autre emplacement possible. On m'a informé que des négociations sont également en cours en vue d'obtenir les stations de Minaki et Kapuskasing. Nous avons mené des négociations en vue d'acquiescer ces stations nécessaires à l'exploitation de VIA et nous insisterons particulièrement sur ce point en 1983.

**Le sénateur Bonnell:** Dans le cadre des négociations avec les deux grandes sociétés ferroviaires en vue de passer un contrat plutôt que d'appliquer les treizième et quatorzième bills, avez-vous aussi discuté des laissez-passer des employés de ces sociétés?

**M. Franche:** Ces négociations sont terminées. Nous avons conclu avec le CN et le CP un accord de remboursement selon une formule basée sur un certain pourcentage de la valeur du tarif. Ce pourcentage s'accroîtra graduellement. Cet accord est en vigueur depuis juin. Nous venons tout juste de recevoir le premier chèque du CN pour les paiements de juin à ce jour.

**Le sénateur Bonnell:** Avez-vous réalisé des progrès au sujet des trains LRC dans les Maritimes et dans l'Ouest ou desservez-vous encore seulement le corridor?

**M. Franche:** Actuellement, les trains LRC ne sont déployés que dans le corridor. Nous attendons toujours la livraison de la prochaine commande. Les locomotives seront livrées à la fin de 1983 et les voitures ordinaires à la fin de 1984. La présence

[Text]

deploying of LRC trains in areas other than the corridor will be dependent on the availability of maintenance facilities. The program of maintenance facilities, as of this moment, has not yet been approved by the government. Presently we have leased space for maintenance on one shift at the Willowbrook yards in Toronto, and we are totally overloaded. We have difficulties there. We are building a temporary facility at CANCAR in Montreal, which I am told will be ready on December 17, 1982. Hopefully, we will be able to relieve the load out of Toronto at that point. LRC's need specialized dedicated facilities. We do not have them so the deployment of such equipment will be dependent on the decision as to maintenance facilities.

**Senator Bonnell:** What is being done with the roadbed in the corridor so that those LRC trains can run a little smoother and a little faster? Are CN or CP upgrading their roadbeds for fast trains or will they remain as they are?

**Mr. Franche:** At the moment, when the roadbeds require improvements for our trains, either in the corridor or anywhere else, we have to ask the railroad companies to do the work for us and we pay them for the cost of the upgrading. In the short period I have been with the company I have not had an opportunity to familiarize myself with what has been done between Montreal and Toronto, but with the indulgence of the committee, I have to presume that certain curves and other parts of the roadbed have been repaired and improved. I do know that the Ottawa-Toronto route has an allocation for 1983-84 of approximately \$11 million to improve the roadbed to gain 50 minutes. It is one of the worst sections in the corridor. We plan to replace old 84 pound rail with, I believe, 119 pound or 132 pound rail and to upgrade the ties and ballast to meet future requirements. For example, the old rail is between what is called the federal junction and Smith Falls. There are plans to improve that section and there is a general budget for 1983 for infrastructure improvements which would tie in, say, between Montreal and Ottawa or probably some bits of the road from Montreal to Toronto.

**Senator Bonnell:** What percentage of the total costs of that upgrading has to be paid for by VIA and what percentage is paid by CN or CP, whoever owns the rail?

**Mr. Franche:** Based on the knowledge I have at the moment, when we require improvements for passenger facilities which are not required for freight facilities, we pay the whole shot.

**Senator Bonnell:** Would the CN not benefit as well by having a better track for their freight? Could you not charge them an extra fee for carrying freight over the rail that you have upgraded?

**Mr. Franche:** That is a possibility. When they charge us under R-6313, the cost of those improvements would not be

[Traduction]

des trains LRC ailleurs que dans le corridor dépendra de la disponibilité d'installations d'entretien. Le programme des installations d'entretien, à l'heure actuelle, n'est pas encore approuvé par le gouvernement. Nous avons loué de l'espace pour assurer l'entretien sur un poste dans les garages de Willowbrook à Toronto et nous sommes complètement débordés. Nous y éprouvons des difficultés. Nous procédons actuellement à la construction d'une installation temporaire à Cancar à Montréal. D'après ce qu'on m'a dit, les installations seront disponibles dès le 17 décembre 1982. Nous espérons pouvoir alors alléger la charge de Toronto. Les trains LRC ont besoin d'installations spécialisées. Comme nous n'en disposons pas à l'heure actuelle, le déploiement de ces trains dépendra de la décision relative aux installations d'entretien.

**Le sénateur Bonnell:** Quelles mesures a-t-on prises au sujet de la plate-forme du corridor afin de permettre au train LRC de se déplacer plus en douceur et plus rapidement? Les sociétés CN et CP procèdent-elles à l'amélioration de la plate-forme des voies ferrées afin de permettre aux trains rapides de circuler, ou la plate-forme est-elle restée dans le même état?

**M. Franche:** A l'heure actuelle, lorsqu'il est nécessaire d'améliorer les plates-formes pour permettre à nos trains de circuler, que ce soit dans le corridor ou ailleurs, nous devons demander aux sociétés ferroviaires d'effectuer les travaux pour nous et nous les remboursions. Depuis peu que l'occupe mon poste à la société, je n'ai pas eu l'occasion de m'informer de ce qui a été fait entre Montréal et Toronto. Je présume toutefois que certaines courbes et autres tronçons de la plate-forme ont été réparés et améliorés. Je sais qu'un crédit de 11 millions de dollars est réservé pour 1983-1984 afin d'améliorer la plate-forme du trajet Ottawa-Toronto et gagner ainsi 50 minutes. Ce tronçon est l'un des pires du corridor. Nous entendons remplacer les vieux rails de 84 livres par des rails de 119 livres ou 132 livres et nous entendons également améliorer les dormants et le lest afin de répondre aux besoins futurs. Par exemple, les vieux rails se situent entre ce qu'on appelle la jonction fédérale et Smith Falls. Nous avons élaboré un projet d'amélioration de cette section et nous avons affecté un budget général pour 1983 en vue d'améliorer l'infrastructure entre, disons, Montréal et Ottawa ou probablement certaines parties du trajet Montréal-Toronto.

**Le sénateur Bonnell:** Quel pourcentage de l'ensemble des coûts d'amélioration doit être payé par la société VIA et par le CN ou le CP selon que l'une ou l'autre est propriétaire?

**M. Franche:** D'après ce que je sais actuellement, nous devons payer entièrement le coût des améliorations aux installations de trains voyageurs qui ne sont pas requises pour les installations de trains de marchandises.

**Le sénateur Bonnell:** Est-ce que les trains de marchandises du CN ne bénéficient pas aussi d'une amélioration des voies ferrées? Ne pourriez-vous exiger un droit supplémentaire pour le transport des marchandises sur des voies que vous avez améliorées?

**M. Franche:** Ce serait une possibilité. Lorsque nous devons payer conformément à R-6313, le coût de ces améliorations ne



[Text]

charged to us a second time. But we do pay 100 percent of the cost at the beginning.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, I understood the witness to say that some negotiations are under way at the present time between VIA and CP and CN. Did I detect a note of optimism, if not in the witness's voice certainly in the words he used, that perhaps an agreement may be reached by the end of the calendar year?

**Mr. Franche:** Yes.

**Senator Rowe:** Would that apply to recommendations 4 and 5 in our report?

**Mr. Franche:** Yes, it would, because the objective of our negotiations is to have fixed unit prices in most of the areas where it is possible. This would eliminate the so-called thirteenth and fourteenth bills because we would know the unit prices and the units of work that were requested. The negotiations are also conducted separately on maintenance facilities for VIA at CANCAR in the hope that the type of agreement we may strike at CANCAR could show us, together, the way to arrive at future agreements on other maintenance facilities in the country. With respect to the operating agreements, negotiations are with CN, CP and VIA. With respect to the maintenance facilities, we negotiate strictly with CN.

The honourable senator referred to my hope. Yes, I have some hope of resolving the matter by Christmas. As I told the committee of the other place the other day, you can lead a horse to water but you cannot force it to drink. Right now we are trying to lead the horse to water.

**Senator Rowe:** From what you have said I infer that the two companies have adopted a more conciliatory attitude than they evidenced six or 12 months ago. Certainly, judging from the evidence given by your predecessor, Mr. Roberts, and other witnesses here during the earlier hearings of this committee, VIA Rail was being given a pretty rough ride by the two companies. Perhaps it is wishful thinking, but is that conciliatory attitude in part an effect or the early hearings of this committee? That is to say, in your opinion does it result from VIA Rail's having been able to air its grievances and from the recommendations contained in this committee's report? Indeed, I think the committee members, without exception that I am aware of, not only sympathized with VIA Rail but felt almost incredulous at what the members of the committee and obviously Mr. Roberts and his associates thought was the unjust and unfair treatment VIA was receiving at the hands of the two companies. Is the new attitude of these two companies partly the result, then, of the airing of grievances and the recommendations contained in the report?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I think Senator Rowe is correct in that there seems to be a changed attitude, certainly a better rapport between the parties at the moment. That is due to many factors, one of which is certainly the report of this committee. In that respect the railroads may wish to speak for themselves, and I am sure that they can do so on this issue. My own perception is that it has helped the parties to get along, because we have realized that, as mature organizations and as

[Traduction]

pourrait nous être demandé une seconde fois. Mais nous payons la totalité des coûts au départ.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, j'ai entendu le témoin déclarer que les négociations sont actuellement en cours entre VIA, le CP et le CN. Aurais-je décelé une certaine note d'optimiste, sinon dans la voix du moins dans les paroles du témoin quant à la possibilité d'un accord d'ici la fin de l'année?

**M. Franche:** En effet.

**Le sénateur Rowe:** L'accord s'appliquerait-il aux recommandations 4 et 5 de notre rapport?

**M. Franche:** Oui, car nos négociations visent à obtenir des prix unitaires fixes presque partout où c'est possible. Cela permettrait d'éliminer les treizième et quatorzième comptes car nous connaîtrions ainsi les prix unitaires et les unités de travail requises. Nous procédons en outre à des négociations séparées au sujet des installations d'entretien de VIA à CANCAR dans l'espoir que le type d'accord que nous pourrions y obtenir nous tracera la voie vers d'autres accords sur des installations d'entretien ailleurs au pays. Pour ce qui est des accords d'exploitation, les négociations ont cours entre le CN, le CP et VIA et dans le cas des installations d'entretien, nous négocions exclusivement avec le CN.

L'honorable sénateur a parlé de mes espoirs. En effet, j'ai quelque espoir que nous arriverons à un accord avant Noël. Comme je l'ai dit au Comité de la Chambre l'autre jour, vous pouvez amener un cheval à l'eau, mais vous ne pouvez pas le forcer à boire. Actuellement, nous tentons d'amener le cheval jusqu'à l'eau.

**Le sénateur Rowe:** D'après ce que vous avez dit, il me semble que les deux sociétés font preuve de plus de souplesse qu'il y a six ou 12 mois. D'après le témoignage de votre prédécesseur, M. Roberts, et d'autres témoins qui ont comparu aux audiences précédentes de ce Comité, VIA Rail a eu affaire à forte partie de la part des deux autres sociétés. Je formule peut-être un vœu, mais cet assouplissement n'est-il pas dû en partie à la tenue des audiences du Comité? En d'autres mots, l'attitude des deux sociétés résulte-t-elle, selon vous, du fait que VIA Rail a pu faire connaître ses griefs et des recommandations contenus dans le rapport du Comité? Évidemment, les membres du Comité ont tous, autant que je sache, non seulement sympathisé avec VIA Rail, mais ils doutaient du bien-fondé de ce que les membres du Comité et M. Roberts et ses associés considéraient comme le traitement injuste imposé à VIA par les deux sociétés. La nouvelle attitude de ces deux sociétés est-elle en partie due au fait que les revendications de VIA ont été rendues publiques et aux recommandations du rapport?

**M. Franche:** Monsieur le président, le sénateur Rowe a raison de croire qu'il y a eu un changement d'attitude et, en tout cas, certainement une amélioration des rapports entre les parties. Cette amélioration est attribuable à de nombreux facteurs dont, certainement, le rapport du comité. À cet égard, les chemins de fer peuvent souhaiter s'expliquer eux-mêmes, et je suis certain qu'ils sauront le faire. J'estime personnellement que le rapport du comité a aidé les parties à mieux s'entendre,



[Text]

mature people, it is always better to try to resolve problems, if possible; and certainly in this case we all recognize that VIA has no legislation at the moment. Working, therefore, in a vacuum of legislation, we are going on the basis of the principles of R-6313, but envisaging unit prices for our discussions. In short, I trust and believe that the committee's work has helped.

**The Chairman:** Senator Marshall.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, I should like to ask a few questions about the recommendations. I was heartened to hear the witness say he would agree to our recommendations and feels that they are good recommendations. Can he also assure us, in accordance with recommendation 2, that any future decisions on passenger rail service will be made subject to public hearings across the country? Will he also undertake that no decisions will be made on changes without first airing them and explaining them in front of a committee before having an announcement made in either house that certain decisions will be taken?

In short, will he assure us that the people of Canada will have an input—a meaningful input? Can he answer that question?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, in future, adjustments to services, VIA will ensure, from its point of view, that it follows the procedures that exist under various pieces of legislation at the moment. Those procedures obviously provide for hearings through the Canadian Transport Commission, and those hearings are available.

I cannot speak for the government or for the minister; others will do that; but I believe, and our officials will correct me if I am wrong, that the minister has stated that at this time he is not seeking to use article 64 to make changes, as was done previously.

From our point of view, however, we will proceed with present legislation and regulations which will provide us with the necessary public hearings that occur under CTC legislation. I presume that will satisfy the requirement for public hearings with respect to any changes or adjustments to our services. Adjustments can sometimes be up, but can sometimes be down.

**The Chairman:** Mostly they have been down so far.

**Senator Marshall:** I don't like raising old grievances, but I think we should recall the very strong arguments against the abandonment of passenger services that were made by the committee that travelled across the country. A moment ago you said that what you did would depend to a certain degree on what the Minister of Transport had to say, but I would remind you that Mr. Roberts seemed to be quite perturbed at the way things were developing. In view of that, in the interests of the Canadian public, would you fight to see that, for the

[Traduction]

parce que nous nous sommes rendu compte qu'entre organismes parvenus à maturité—et entre adultes—il est toujours mieux de faire tout en notre pouvoir pour régler nos problèmes. Dans ce cas-ci, nous reconnaissons tous volontiers que VIA ne s'appuie pour l'instant sur aucune loi. Par conséquent, puisque nous devons travailler dans un vacuum législatif, nous allons nous baser sur les principes R-6313, mais nous servir des prix unitaires pour nos discussions. Bref, j'ose croire et j'espère que les travaux du comité se sont révélés utiles.

**Le président:** Le sénateur Marshall.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions au sujet des recommandations. J'ai été heureux d'entendre le témoin déclarer qu'il acceptait nos recommandations et estimait qu'elles étaient bonnes. Peut-il aussi nous assurer, conformément à la recommandation n° 2, que toute décision future concernant les services ferroviaires voyageurs sera précédée d'audiences publiques d'un bout à l'autre du pays? Peut-il également s'engager à ne prendre aucune décision à cet égard sans les annoncer d'abord et les expliquer devant un comité avant de mettre l'une ou l'autre chambre devant le fait accompli?

Bref, peut-il nous assurer que la population canadienne pourra participer à ce processus et que cette participation sera plus que symbolique? Peut-il répondre à cette question?

**M. Franche:** Monsieur le président, avant de prendre ses décisions futures relativement aux services qu'elle offre, la société VIA fera en sorte de respecter les dispositions prévues aux diverses lois qui s'appliquent à ses services. Étant donné que ces dispositions prévoient des audiences publiques devant la Commission canadienne des transports, il y aura certainement des audiences publiques.

Il ne m'est pas possible de parler au nom du gouvernement ou du ministre; cette tâche incombe à d'autres personnes, mais je crois, et que nos représentants me corrigent si je me trompe, que le ministre a déclaré que cette fois-ci, il n'invoquerait pas l'article 64 pour apporter des changements, contrairement à l'autre fois.

Toutefois, en ce qui nous concerne, nous allons appliquer les lois et règlements actuels, dont la loi qui concerne la CCT et qui prévoit obligatoirement des audiences publiques. Voilà qui devrait régler la question des audiences publiques pour ce qui est de toutes les modifications éventuellement apportées à nos services. Ces modifications seront parfois dans le sens d'une augmentation des services, mais parfois dans le sens d'une baisse.

**Le président:** Jusqu'ici, en tout cas, les services ont été à la baisse.

**Le sénateur Marshall:** Je ne veux pas soulever de vieilles querelles, mais je crois utile de rappeler les arguments très solides qu'a apportés notre comité qui a voyagé dans tout le pays, contre l'abandon des services voyageurs. Il y a un moment, vous disiez que ce que vous feriez dépendrait jusqu'à un certain point de ce que dirait le ministre des Transports, mais je vous rappelle que M. Roberts a semblé très ennuyé de voir la façon dont les choses évoluaient. Compte tenu de cela, dans l'intérêt et pour le bien du peuple canadien, seriez-vous

[Text]

good of our Canadian country, people do not unnecessarily lose their rail passenger services? In other words, would you go beyond the announcement of the Minister of Transport, who said in the House of Commons that it was a fait accompli? I ask that because it is hurting Canadians. That is what it is doing.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, in any situation that develops I will have to judge at that time what the circumstances are. As President of VIA I have and always will have to balance the requirements with the availability of funds on policy matters that may affect the whole rail passenger programs which are sometimes outside the purview of VIA. Therefore, it will be highly dependent on circumstances that occur at the time.

**Senator Marshall:** That is not the same as saying that you agree to everything in the report. However, let us move on to recommendation No. 10:

10. The Committee recommends that the date used as a partial basis for the decision taken in last autumn's route abandonments should be re-examined in great detail in order to determine if all the facts were available and properly interpreted.

Would you agree to have that happen and to have it happen as soon as possible—"at the earliest opportunity," as the recommendation states?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, if the government, or the Railway Transport Committee of the CTC decides to review the facts of that decision, VIA will co-operate and supply the information that is required.

**Senator Marshall:** The same problem is there. There is always this problem of "if". In any event, I wonder how you feel about taking the whole transportation system and comparing it with other countries in the world which seem to be expanding their railway systems, such as Japan and others.

What is your philosophy regarding going beyond the Quebec-Windsor corridor in the future? What is your philosophy on the future of rail passenger service?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, this gives me an opportunity to address the committee on the philosophy I have developed in the short period of time that I have been with VIA. In the eye of the public, and of government in general, VIA is a heavily subsidized crown corporation. Unfortunately, at times I think that VIA is tar brushed by those who address the media, and perhaps that is due to the nature of the business we operate, which is not always clearly understood, although this committee understands that rather well. We operate three types of services: We provide service to remote areas; we provide a transcontinental service; and we provide inter-city service, which includes the core of the corridor, but not only the corridor.

In the remote services, to be honest, we will never make a profit. That is impossible. However, it is a service that, because of the size of this country, for social and humanitarian

[Traduction]

prêt à vous battre pour que la population de notre pays ne perde inutilement ses services ferroviaires voyageurs? En d'autres termes, seriez-vous prêt à demander au ministre des Transports de renverser sa décision qu'il a qualifiée, à la Chambre des communes, de fait accompli? Je vous demande cela parce que cette annonce a fait mal aux Canadiens. Voilà ce que ça a fait.

**M. Franche:** Monsieur le Président, quelle que soit la situation future, je devrai la juger au mérite. En tant que président de VIA, je dois et je devrai toujours faire un juste compromis entre les exigences du service et la disponibilité des fonds attribués aux grandes orientations du gouvernement qui peuvent influencer sur l'ensemble des programmes de transport ferroviaire des voyageurs et qui débordent parfois de la compétence de VIA Rail. Par conséquent, nos décisions dépendront dans une très large mesure des circonstances de l'heure.

**Le sénateur Marshall:** Vous avez dit que vous acceptiez tout ce qui était dans le rapport, et là, vous dites le contraire. De toute façon, passons à la recommandation n° 10. Je cite:

10. Le comité recommande que les données, sur lesquelles se fonde en partie la décision prise, l'automne dernier, d'abandonner certains itinéraires, soient minutieusement revues pour déterminer s'il a été tenu compte de tous les faits et si ces derniers ont été bien interprétés.

Êtes-vous d'accord avec cette recommandation et avec le fait qu'elle soit appliquée «le plus tôt possible», comme le texte le dit?

**M. Franche:** Monsieur le président, si le gouvernement ou le Comité des transports par chemin de fer de la CCT décident de revoir cette décision, VIA leur offrira sa collaboration et leur fournira les renseignements demandés.

**Le sénateur Marshall:** C'est toujours le même problème. Vous dites toujours «si». Quoi qu'il en soit, je me demande comment vous vous situez vis-à-vis de l'ensemble du réseau de transport lorsque vous le comparez à celui des autres pays du monde, qui semblent étendre leurs réseaux de chemins de fer, comme le Japon et d'autres pays.

Quelle est votre attitude au sujet de l'avenir du corridor Québec-Windsor? C'est quoi votre philosophie de l'avenir des services ferroviaires voyageurs?

**M. Franche:** Monsieur le président, cette question me donne l'occasion de préciser au comité la philosophie que j'ai adoptée depuis le début de ma courte carrière avec VIA Rail. Voici, en gros, ce que je pense: Aux yeux du public et du gouvernement en général, VIA est une société de la Couronne lourdement subventionnée. Malheureusement, il semble parfois que VIA soit dénigrée par les représentants de la presse, et cela est peut-être attribuable à la nature de l'entreprise qui n'est pas toujours bien comprise, bien que votre comité la comprenne assez bien. Nous offrons trois types de services: le service aux régions éloignées, le service transcontinental et le service interurbain qui comprend le corridor Québec-Windsor, mais aussi d'autres dessertes.

Pour être honnête, dans le service aux régions éloignées, nous ne ferons jamais de profit. C'est impossible. Toutefois, nous devons fournir ce service pour des raisons qui ont trait



## [Text]

reasons, must be provided. Therefore, we are looking at that and are attempting to provide that service through a contract with the government.

The second type of service we provide is a transcontinental service. That is provided for national unity reasons, which I believe to be valid reasons, since Canadians and railroads have had a long relationship. The railroads go back to the beginning of this country in Charlottetown, in 1864. Again, that is a service that, in the short time frame I have been there, we do not see as a financially viable service; therefore, we would intend also to provide this service from a contract with the government.

When it comes to inter-city service, I sincerely believe that over the next five to seven years we can turn that into a viable operation. I wish I could say we could do that sooner, but there are difficult problems. We can do that by providing a better service with better equipment and, therefore, increase the number of people who travel by train.

That is the general approach we are taking. I wish to stress again that I am talking inter-city and not just the corridor. There are other "corridors" or "inter-city" lines in the country that may become financially viable. At the moment I can think of, for example, the Edmonton-Calgary route service; the Saint John-Moncton or Halifax-Moncton service.

**Senator Marshall:** What about Port-aux-Basques to St. John's, Newfoundland?

**Mr. Franche:** We are not in Newfoundland. Quite frankly, I have had other problems and I have concentrated on those.

I apologize for giving you such a lengthy answer, but I wanted to take the opportunity to express my philosophy. You also asked about expansion of railways in other countries. While not having really investigated what has happened in other countries, because of the short time I have been there, but having had the opportunity to travel on the trains of Europe and Japan while holding previous positions, my perception is that the deficit in those other countries is often very high, though we do not always realize that. That may be due to the same situation that we have here—all of the figures are brought together in one pot.

Many people say that the Japanese Bullet makes money, but there are other services in the countryside which have lost a great deal of money. They have a serious financial problem at the moment. I cite that as an example because it is not often visible as to where the money is spent in those countries.

It is the intent of VIA to separate its financial statements to divulge clearly how we are performing on the three types of services so that people can judge each service separately.

## [Traduction]

aux dimensions de notre pays et pour d'autres raisons sociales et humanitaires. Par conséquent, à cette fin, nous envisageons et essayons de fournir ce service au moyen d'un contrat avec le gouvernement.

Le deuxième type de service que nous offrons est un service de train transcontinental. Celui-ci est assuré pour des raisons d'unité nationale qui, je crois, sont valables, étant donné que les Canadiens et les chemins de fer ont une longue histoire ensemble. En effet, les chemins de fer remontent au début de notre pays, à Charlottetown, en 1864. Encore une fois, d'après ma courte expérience à la tête de la société, nous ne prévoyons pas être en mesure de rentabiliser ce service; par conséquent, nous voudrions également l'assurer au moyen d'un contrat avec le gouvernement.

Pour ce qui est du transport interurbain, je crois sincèrement que d'ici cinq à sept ans, nous pourrions être en mesure de franchir le seuil de rentabilité. J'aimerais pouvoir vous dire que nous pourrions y arriver avant, mais il y a d'énormes difficultés à surmonter. Cet objectif pourrait être atteint si nous assurions un meilleur service et nous dotions d'un meilleur matériel, ce qui augmenterait le nombre de voyageurs qui ont recours au train.

Voilà notre approche générale. J'insiste encore sur le fait que je parle d'un service interurbain et non pas seulement des services offerts dans le corridor Québec-Windsor. Il y a, en effet, d'autres «corridors» ou lignes «interurbaines» au pays qui sont susceptibles de devenir rentables. En ce moment, je pense par exemple au service routier entre Edmonton et Calgary ou encore aux liaisons ferroviaires Saint-Jean-Moncton ou Halifax-Moncton.

**Le sénateur Marshall:** Et la liaison entre Port-aux-Basques et Saint-Jean de Terre-Neuve?

**M. Franche:** Nous ne sommes pas à Terre-neuve; je vous dit, très franchement, que j'ai eu d'autres problèmes et que je me suis concentré sur ceux-ci.

Excusez-moi de vous donner une si longue réponse, mais j'ai voulu profiter de l'occasion pour expliquer ma philosophie. Vous avez également parlé de l'expansion des chemins de fer dans d'autres pays. À cet égard, bien que je ne dispose pas de chiffres précis sur ce qui se passe dans les autres pays en raison de ma courte expérience à la tête de VIA Rail (même si j'ai eu l'occasion de voyager en train en Europe et au Japon dans mes fonctions antérieures), j'estime que nous ne nous rendons pas toujours compte de l'importance du déficit qu'accusent les chemins de fer dans ces pays. Cela est attribuable à la même situation que nous connaissons ici: nous faisons dire ce que nous voulons aux statistiques.

En effet, bien des gens disent que le «Bullet» japonais fait des profits, mais il y a d'autres services dans les régions qui ont perdu beaucoup d'argent. Ils connaissent même un grave problème financier en ce moment. Je cite cet exemple parce que il n'est pas toujours possible de voir où l'argent est dépensé dans ces pays.

Quant à VIA, elle a l'intention de séparer ses états financiers de façon que nous puissions établir de façon précise quel est notre rendement sur chacun des trois types de services que



[Text]

**Senator Marshall:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Bonnell, we return to you, followed by Senator Guay.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I do not know that I have too many more questions I should like to ask, but perhaps after we have heard from the witnesses from CN and the Department of Transport we might want to ask further questions of the witnesses from VIA.

If they are negotiating with the major railways for a contractual price rather than a thirteenth and fourteenth bill; if they are negotiating and trying to get the passes straightened out so there is extra income for VIA; and if in fact they are procuring proper equipment so that they can expand the corridors to the maritimes and the west, then progress has been made, even if it has been slow.

In the corridor between Edmonton and Calgary, are you meeting very much resistance from bus corporations and other companies in the transportation of people? Have there been statements that you are going to put them out of business?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, not specifically with Edmonton-Calgary. There has been a statement made lately by the Canadian Motor Coach Association to the effect that the presence of VIA on the inter-city routes, and its approach to promoting inter-city travel, will jeopardize its financial stability. First of all, I am surprised to hear that, because I have a different perception in the sense that I believe our main focus for drawing our customers should not be from the bus lines but from the private passenger automobile. That is what we are looking at.

So if we can work in certain areas together, as some have called it, and I call it, the sum of these inter-modal approaches where bus and rail can co-operate, then perhaps we can each find our place under the sun. When one comes to resolving some of the problems regarding one train route versus another, one obviously will run into all kinds of individual problems.

There are individual problems whether it be a concern of the bus industry or whether it be the accessibility of a roadbed or a railroad station. For example, one of the things that we stress quite a bit is downtown to downtown service. This is a real plus factor if you want to provide good rail service. In certain areas we have those facilities and in other areas we have difficulties. At the moment we are trying to resolve them. For the short period of time that I have been in office, I do not recall that the bus industry has been that negative to our approach in developing the Edmonton-Calgary corridor.

[Traduction]

nous offrons, afin que la population puisse juger chaque service de façon indépendante.

**Le sénateur Marshall:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur le sénateur Bonnell, à vous la parole, et ensuite nous entendrons le sénateur Guay.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je ne sais pas encore si j'aurai de nombreuses autres questions à poser, mais peut-être après avoir entendu les témoins du CN et du ministère des Transports aimerons-nous poser des questions supplémentaires aux témoins de la société VIA.

Si cette dernière négocie avec les deux principaux chemins de fer un contrat plutôt que de demander un treizième et un quatorzième projets de loi, si elle négocie et obtient un durcissement des conditions préalables à l'obtention des laissez-passer afin de s'assurer des revenus supplémentaires, et si elle acquiert réellement du matériel moderne et qu'elle peut améliorer ses services vers les Maritimes et vers l'Ouest, alors nous pourrions dire que des progrès ont été accomplis, même s'ils auront été lents.

Dans la liaison entre Edmonton et Calgary, constatez-vous une opposition des compagnies de transport par autobus et d'autres moyens de transport? Est-ce qu'ils ont déclaré que vous les mettriez en faillite?

**M. Franche:** Monsieur le président, pas spécialement la liaison entre Edmonton et Calgary. Toutefois, la Canadian Motor Coach Association a déclaré dernièrement que la présence de VIA sur les parcours interurbains et la promotion qu'elle fait des voyages interurbains en train mettent en jeu sa stabilité financière. J'ai d'abord été surpris d'entendre cela, parce que contrairement à eux, je crois que la clientèle que nous visons principalement n'est pas celle qui utilise déjà les services d'autocar, mais bien les automobilistes. Ce sont eux, la clientèle que nous cherchons à rejoindre.

Par conséquent, si nous pouvions déterminer ensemble quels sont les services inter-modaux, comme certains les appellent et moi aussi, où l'autobus et le chemin de fer peuvent collaborer, nous pourrions peut-être trouver chacun notre place au soleil. Lorsqu'il est question de régler certains problèmes qui concernent un parcours de chemin de fer par rapport à un autre type de parcours, nous faisons évidemment face à toutes sortes de problèmes particuliers.

En effet, il s'agit là de problèmes particuliers, que ce soit une préoccupation des transporteurs par autobus, ou encore que ce soit un problème d'accessibilité à une emprise de voie ferrée ou à une gare de chemin de fer. Par exemple, nous insistons beaucoup sur le service de centre-ville à centre-ville, facteur très positif si vous voulez offrir un bon service de chemin de fer. Dans certaines régions, nous disposons déjà des installations requises mais dans d'autres, nous avons des problèmes. En ce moment, nous essayons de résoudre ces problèmes. Depuis le peu de temps que je suis en poste, je ne me souviens pas d'avoir entendu les transporteurs par autobus tenir des propos négatifs à l'égard de notre approche concernant la liaison Edmonton-Calgary.

[Text]

**Senator Bonnell:** What kind of co-operation are you getting from railroads, buses and others to have one central station in each city where buses would meet, trains would meet and perhaps limousines to airports would meet so that the whole thing could come together?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, unfortunately progress has been slow on that front, and perhaps all of us are responsible for that. I think we have achieved some form of progress in Trois-Rivières, for example, where the bus line, the city and VIA have a memorandum of understanding to try to attain that purpose within the next year. We do have difficulties at times. I mentioned in the other place that in Trois-Rivières we had difficulty in acquiring the station. In other areas sometimes the bus line is not interested. I have had discussions with Mr. Fortin, our corporate secretary, who is looking into the matter of acquiring some of those stations that we need. If we can make a deal with the bus lines to co-operate, that is fine, but in the meantime these stations are the first and last contact with the customer with regard to our service, which makes them very important to us. Perhaps once we have acquired them, then we can finalize some of the arrangements with the bus lines for intermodal stations. We certainly would like to have more intermodal stations. There is one at Lévis which is progressing quite well. Its route is to cross into the city and bring busloads of people to the train and ferry.

**The Chairman:** Senator Guay?

**Senator Guay:** Thank you, Mr. Chairman.

J'ai bien apprécié les bonnes paroles que nous a donné le président et je crois que je devrais le féliciter de ses réponses qu'il nous a données aujourd'hui et qui me donnent espoir à ce qui va arriver avec notre VIA Rail. Je crois qu'elle est en bonnes mains.

Sometimes I wish you were still at the Harbours Board, and perhaps you could help to provide more delivery of grain to Churchill. I have a lot of faith in you and I believe that things will be moving along.

The reason why I want to ask a few questions, Mr. Chairman, is that at the moment I am the only western representative on the committee and I am very concerned about western Canada and the service which VIA can provide to us. My question pertains to a development which may take place in Winnipeg. I think the whole thing will be up in the air until some negotiations takes place. I am referring to the statement you made a moment ago about 1983, where the objective is to discuss and obtain certain ownership of stations across the country. You particularly spoke about Trois-Rivières, then you passed over Winnipeg and went to Regina. I know that you also mentioned Calgary and so on, but I am concerned about Winnipeg. Even though we are the centre of Canada, at times it seems that we are forgotten.

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Quelle genre de collaboration obtenez-vous des chemins de fer, des transporteurs par autobus et des autres transporteurs lorsque vous leur parlez d'établir une gare centrale dans chaque ville où pourraient se rencontrer les autobus, les trains et mêmes les limousines qui se rendent aux aéroports, de sorte que tous les services de transport seraient centralisés à un seul endroit?

**M. Franche:** Monsieur le président, malheureusement, sur ce front, les progrès ont été lents et nous en sommes peut-être tous responsables. Je crois que certains progrès ont été accomplis à Trois-Rivières, par exemple, où la compagnie d'autobus, la ville et la société VIA ont signé un protocole d'entente dans lequel elles manifestent leur volonté d'atteindre ce but d'ici à un an. Mais parfois, nous avons des difficultés. J'ai mentionné, à l'autre Chambre, qu'à Trois-Rivières nous avons eu de la difficulté à acheter la gare. Ailleurs, il peut arriver que la compagnie d'autobus ne soit pas intéressée. J'ai discuté avec M. Fortin, notre secrétaire, qui étudie la question d'acheter certaines des gares dont nous avons besoin. Si nous pouvons susciter la collaboration des compagnies d'autobus, bravo, mais dans l'intervalle, ces gares sont notre premier et notre dernier contact avec le client en ce qui concerne le service, ce qui les rend très importantes à nos yeux. Peut-être, lorsque nous les aurons achetées, pourrions-nous conclure des accords définitifs avec les compagnies d'autobus en ce qui concerne l'utilisation des gares intermodales. Nous aimerions certainement disposer de plus de gares intermodales. Il y en a une à Lévis, qui évolue très bien. Les autobus parcourent la ville et ramènent le plein de passagers vers le train et le traversier.

**Le président:** Sénateur Guay?

**Le sénateur Guay:** Je vous remercie, monsieur le président.

I really appreciated this good news from Mr. President and I think I should congratulate him for the answers he gave us today, which gives me some hope as to what is going to happen with our VIA Rail. I think it is in good hands.

Il m'arrive de souhaiter que vous soyez toujours au Conseil des ports nationaux; vous pourriez peut-être améliorer la livraison des grains à Churchill. Je vous estime beaucoup et je crois que les choses vont avancer avec vous.

La raison pour laquelle je veux vous poser quelques questions, Monsieur le président, c'est qu'en ce moment, je suis l'unique représentant de l'Ouest au comité et à ce titre, je m'inquiète beaucoup du genre de service que VIA va offrir dans l'Ouest canadien. Ma question a trait à un changement qui pourrait avoir lieu à Winnipeg. Je crois que toute l'affaire sera en suspens jusqu'à ce qu'il y ait des négociations. Je pense à la déclaration que vous avez faite il y a déjà un certain temps, au sujet de l'année 1983, dans laquelle vous disiez que l'objectif était de discuter et d'obtenir un certain droit de propriété dans les gares de chemin de fer d'un bout à l'autre du pays. Vous aviez mentionné Trois-Rivières en particulier, puis vous avez parlé de Winnipeg et de Regina. Je sais que vous avez également parlé de Calgary et d'autres villes, mais je m'inquiète surtout de Winnipeg. Même si nous sommes au centre du Canada, il arrive parfois que vous soyons oubliés.



## [Text]

The railroad station in Winnipeg is quite an historic place and has been recognized as such by the government. Therefore, the station is not going to go down in any way. If ever there is an extension of Broadway to Provencher Bridge I think it ought to go under the station. In any event, that is something to consider for the future. What I am concerned with is in the vital corner of the Assiniboine River and the Red River, which is an historic site. We could certainly mention some historical events that have taken place in that area, but I am concerned with development and I think that will take place only once you have achieved taking over the station from the CNR. At least, that is my ambition and that is what I would like to see. I feel that it would be to your advantage, economically, to have the CNR station in Winnipeg, and at the same time use the facilities of the office space there instead of what you are being provided with in that new Building Broadway. That is my opinion. I am no expert in that field, but I thought I would mention that.

The next point is that if there were final arrangements that could take place in Winnipeg, then probably we could open up and improve the situation under other federal programs which would be beneficial to the citizens of the greater Winnipeg area and to the people of Manitoba.

My question is: Why do you not include Winnipeg in your 1983 objectives? If it were up to me, and if it were a matter of funds, I would say to the CNR, "You have been helped a lot by the Government of Canada." I believe the CNR still owes a hell of a lot of money to the federal government, and I believe it should do the same thing to VIA Rail—give you this on a long-term basis without interest if necessary.

With those thoughts in mind, can you not put Winnipeg in your objectives for 1983 and see what can be done?

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, may I raise a point of privilege before Mr. Franche answers that question? I want to tell Senator Guay that Winnipeg is not being forgotten because the Progressive Conservative Convention is going to be held there in January.

**Senator Guay:** In that case, I can see that we will have problems ahead of us.

**The Chairman:** I am sure Senator Guay will regard that as an improvement.

**Senator Guay:** No comment.

**M. Franche:** Monsieur le président, j'aimerais remercier le sénateur Guay pour ses bonnes paroles à mon égard. J'aimerais bien être encore là, parfois je me demande si je ne devrais pas être encore là pour discuter de Churchill. J'y ai été mêlé à multiples reprises et sans faire l'histoire de ce qui s'est fait dans le Conseil des ports nationaux dans les six dernières années, le port de Churchill a pris un grand essor depuis quelques années et j'en suis très fier et je remercie aussi le sénateur Guay de l'appui qu'il nous a donné à maintes fois.

## [Traduction]

La gare de Winnipeg est un lieu historique a été reconnue comme tel par le gouvernement. Par conséquent, il n'est pas question de la démolir. Si jamais il y avait un prolongement de la rue Broadway jusqu'au pont Provencher, il faudrait construire un tunnel sous la gare. Mais ça, c'est pour l'avenir. Ce qui m'inquiète de façon plus immédiate, c'est la pointe entre la rivière Assiniboine et la rivière Rouge, qui également est un lieu historique. Nous pourrions certainement mentionner certains événements historiques qui ont eu lieu à cet endroit, mais je m'inquiète surtout du développement qui n'aura lieu, je crois, que lorsque vous aurez réussi à acheter cette gare du CN. Au moins, c'est cela que je veux et que je voudrais voir se réaliser. J'estime que cela serait à votre avantage, d'un point de vue économique, d'avoir la propriété de la gare du Cn à Winnipeg, et en même temps, d'utiliser les bureaux qui y existent déjà plutôt que ceux qui vous sont offerts dans le nouvel immeuble de la rue Broadway. Voilà ce que j'en pense, et bien que je ne sois pas un spécialiste dans ce domaine, il me semble que ça valait la peine d'être dit.

Ceci dit, si une entente finale pouvait intervenir à Winnipeg, elle permettrait d'améliorer la situation quant à l'application d'autres programmes fédéraux, dont pourraient bénéficier les gens de la région de Winnipeg et les Manitobains en général.

Ma question est la suivante: pourquoi n'avez-vous pas inclus Winnipeg dans vos objectifs de 1983 pour essayer d'accélérer le processus? A mon avis, s'il ne s'agit que d'une question de financement, je m'adresserai aux gens du CNR en leur disant: «vous avez été grandement aidés par le gouvernement du Canada. Vous possédez toujours des sommes très importantes qui proviennent du gouvernement fédéral et à mon avis, le gouvernement devrait adopter la même attitude à l'égard de VIA Rail, c'est-à-dire lui accorder des prêts à long terme, et sans intérêt si c'est nécessaire.»

Dans cette optique, pouvez-vous intégrer Winnipeg dans vos objectifs de 1983, et voir ce qu'il est possible de faire?

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, puis-je soulever une question de privilège avant que M. Franche réponde à cette question? Je voudrais dire au sénateur Guay que Winnipeg n'a pas été oublié, puisque le congrès du Parti progressiste conservateur doit s'y tenir en janvier.

**Le sénateur Guay:** Dans ce cas, je crains qu'il faille nous attendre à des problèmes.

**Le président:** Je suis certain que le sénateur Guay y verra une amélioration.

**Le sénateur Guay:** Pas de commentaire.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I would like to thank Senator Guay for the good things he said about me. I wonder if I should not stay to discuss about Churchill. I have been involved many times in these developments, and without trying to give you the background of what happened in the harbours Board during the last six years, I can say that Churchill Harbour has been considerably developed for some years; I am very proud of it and I would like to thank Senator Guay for the support that he gave us so often.



[Text]

With respect to the Winnipeg station, I should like to assure the honourable senator that as soon as I became president the first station I visited was Winnipeg, the second being Regina. Historically, Winnipeg is a very interesting station. We are trying to do the best we can under the circumstances.

**Senator Doody:** In Newfoundland all the stations are historic sites.

**Senator Guay:** We only have one in Winnipeg.

**Mr. Franche:** I recall the one in St. John's, Newfoundland.

**Senator Doody:** Some of us have fond memories, too.

**Senator Rowe:** Which one do you recall?

**Mr. Franche:** I recall the one in the heart of St. John's by the overpass where they put the new arterial highway. It is one of those that will be considered, but we have a saying in French: Le sénateur se rappellera très bien: «Qui trop embrasse mal étirent». Somebody told me when we were students in our college days that we said: "Qui trop embrasse, manque le train".

In that sense it will be looked at with priority, but members of the committee should understand that at certain of these stations we have made progress. As an example, we have made progress at Regina and perhaps we will come close to resolving the final problems. Obviously, as we progress along one line, we will progress on another one. Winnipeg will certainly be considered.

**Senator Riley:** Reverting to the line of questioning raised by Senator Bonnell, you told us that you expect to spend about \$11 million in the upgrading of the Ottawa-Toronto roadbed. Am I correct in assuming that both CN and CP will not be paying a cent towards that upgrading?

**Mr. Franche:** As far as I know, that is correct. I would ask Mr. Fortin, our corporate secretary, to enlighten the committee and myself on some of these points, for he has been involved in this area for several years.

**Mr. Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President, VIA Rail Canada Inc.:** As a matter of principle, when an improvement is to be made to the infrastructure, money is advanced by VIA to the railway. There is also the possibility that some benefit will be derived from that improvement by freight operations, in which case we hold discussions with the owner railway to recognize and determine the benefit. The railway can then be called upon to contribute to the capital cost of that infrastructure. In principle, VIA advances the money, but there is a process by which we can recognize a benefit for freight. Then a contribution is made.

**Senator Riley:** Do you anticipate that through negotiations the railway companies will be making a contribution to that \$11 million?

**Mr. Fortin:** As far as that \$11 million outlay is concerned, we must examine the operations and establish a case for a

[Traduction]

En ce qui concerne la gare de Winnipeg, je peux dire à l'honorable sénateur que la première gare que j'ai visitée après mon accession à la présidence a été celle de Winnipeg, la deuxième étant celle de Regina. La gare de Winnipeg présente un grand intérêt historique. Nous faisons tout ce qu'il nous est possible de faire dans les circonstances actuelles.

**Le sénateur Doody:** A Terre-Neuve, toutes les gares sont des monuments historiques.

**Le sénateur Guay:** Chez nous, il n'y a que la gare de Winnipeg.

**M. Franche:** Je me souviens de la gare de Saint-Jean, à Terre-Neuve.

**Le sénateur Doody:** Certains d'entre nous s'en souviennent également.

**Le sénateur Rowe:** De laquelle vous souvenez-vous?

**M. Franche:** Je me souviens de la gare située dans le centre de Saint-Jean, près du viaduc de la nouvelle route. C'est une des gares auxquelles nous nous intéressons. Chacun connaît le proverbe français qui dit: «Qui trop embrasse mal étirent». Lorsque j'étais étudiant, nous avions transformé ce proverbe: «Qui trop embrasse manque le train».

Ces cas vont être considérés en priorité, mais les membres du comité doivent comprendre que dans certaines gares, nous avons déjà fait des progrès. Par exemple, la situation s'est améliorée à Regina, et nous sommes sur le point de résoudre les derniers problèmes. Naturellement, nous devons également intervenir ailleurs. Nous n'oublierons pas la gare de Winnipeg.

**Le sénateur Riley:** Pour en revenir aux questions posées par le sénateur Bonnell, vous nous avez dit que vous envisagiez de consacrer 11 millions de dollars à l'amélioration de la voie entre Québec et Windsor. Est-il juste que le CN et le CP ne vont pas déboursier un cent pour cette amélioration?

**M. Franche:** Pour autant que je sache, c'est vrai. Je voudrais demander à notre secrétaire, de nous préciser certains détails étant donné qu'il travaille sur cette question depuis plusieurs années.

**M. Gabriel Fortin, c.r., vice-président de VIA Rail Canada Inc.:** En principe, lorsqu'une amélioration est apportée à l'infrastructure, c'est VIA qui avance les fonds à la compagnie de chemin de fer. Il est possible que cette amélioration présente également des avantages pour le transport des marchandises, auquel cas nous devrons déterminer, avec la compagnie concernée, la nature et le montant de ces avantages. La compagnie peut être ensuite amenée à contribuer à l'investissement. En principe, c'est VIA qui avance l'argent, mais il existe un mécanisme par lequel il est possible de déterminer les avantages de l'amélioration pour le trafic des marchandises, ce qui oblige la compagnie à y contribuer financièrement.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que vous prévoyez qu'après les négociations, les compagnies de chemins de fer vont contribuer à cet investissement de 11 millions de dollars?

**M. Fortin:** En ce qui concerne cette somme de 11 millions, nous devons tout d'abord examiner la situation et déterminer si

[Text]

freight benefit. At this moment we are planning this infrastructure, but we have not reached the point where we can make that kind of analysis.

**Senator Riley:** But you have no commitment from the railways in that respect?

**Mr. Fortin:** Not at this point, and I do not think we have asked for one.

**Senator Riley:** The reason you require the upgrading of the roadbed, I presume, is that it is in bad shape and is inadequate for the increased speed of the LRCs?

**Mr. Fortin:** Yes, that is my understanding.

**Mr. Franche:** If I recall correctly, on the last section the trains can only attain speeds in the order of 40 to 50 miles per hour, and this creates a problem.

**Senator Riley:** Until that roadbed is upgraded at the expense of VIA Rail, trains are only able to travel over large stretches at 40 to 50 miles per hour, is that correct?

**Mr. Franche:** Yes, that applies to the Smiths Falls area.

**Senator Riley:** Therefore, you will be unable to provide the service you anticipate providing by the LRC on the Ottawa-Toronto corridor?

**Mr. Franche:** We are planning to complete that by the end of 1984. In order not to leave a misconception in the minds of the committee members, I would point out that I am referring to the section between Ottawa and the main line of Montreal. We can provide the LRC type of service envisioned between Montreal and Toronto, but not between Ottawa and Toronto since one part of the line is inadequate. We do provide it on the other part of the line.

**Senator Riley:** Am I correct that railway freight trains will also travel along that part of the upgraded roadbed which will be paid for by VIA Rail?

**Mr. Franche:** I have to presume that you are correct since I do not see them making a detour. I am sure they will pass on it.

**Senator Riley:** You make a commitment of \$11 million, and you have no commitment from either railway with regard to participation in the capital cost of the upgrading, yet, the upgrading will not only benefit VIA Rail but also the freight service of the two railways.

**Mr. Franche:** It could benefit them if they use that section. I am not familiar with the technical details of that section.

**Senator Riley:** They will be using the roadbed, will they not?

**Mr. Franche:** Of course they will, but to what extent I am not sure.

**Senator Riley:** We are talking of the roadbed between Ottawa and Toronto?

**Mr. Franche:** Especially the Brockville area.

[Traduction]

les améliorations présentent un avantage pour le trafic des marchandises. Actuellement, nous en sommes à l'étape de la planification, et il ne nous est pas possible de faire dès maintenant une analyse de ce genre.

**Le sénateur Riley:** N'avez-vous aucun engagement des compagnies de chemins de fer à cet égard?

**M. Fortin:** Non, et je ne pense pas que nous ayons sollicité leur engagement.

**Le sénateur Riley:** Je suppose que vous avez entrepris l'amélioration de la voie parce qu'elle était en mauvais état et qu'elle était incompatible avec les vitesses élevées du LRC.

**M. Fortin:** Oui, je pense que c'est pour cela.

**M. Franche:** Si je me souviens bien, sur la dernière partie du tronçon, les trains ne peuvent guère dépasser 40 à 50 milles à l'heure, ce qui pose un problème.

**Le sénateur Riley:** Tant que la voie ne sera pas améliorée aux frais de VIA Rail, les trains ne pourront pas, à certains endroits, dépasser 40 à 50 milles à l'heure; est-ce exact?

**M. Franche:** Qui, c'est notamment le cas dans la région de Smiths Falls.

**Le sénateur Riley:** Vous n'allez donc pas pouvoir procéder à la mise en service prévue du LRC entre Ottawa et Toronto?

**M. Franche:** Nous prévoyons que l'amélioration sera terminée d'ici la fin de 1984. Pour ne laisser aucun doute dans l'esprit des membres du Comité, je voudrais dire que je fais référence au tronçon qui relie Ottawa à la ligne principale de Montréal. Nous allons mettre le LRC en service comme prévu entre Montréal et Toronto, mais non entre Ottawa et Toronto, car une partie du tronçon ne convient pas actuellement au LRC. Nous assurons le service sur l'autre partie de la ligne.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que les trains de marchandise vont également emprunter la partie de la voie dont l'amélioration aura été financée par VIA Rail?

**M. Franche:** Certainement, car je ne vois pas comment les trains de marchandise pourraient faire un détour.

**Le sénateur Riley:** Vous allez dépenser 11 millions de dollars, et vous n'avez aucun engagement des compagnies de chemins de fer concernant leur participation au coût de l'amélioration. Pourtant, les services des marchandises des deux compagnies de chemins de fer vont en profiter au même titre que VIA Rail.

**M. Franche:** Ils en profiteront s'ils utilisent ce tronçon. Je ne connais pas très bien ses caractéristiques techniques.

**Le sénateur Riley:** Ils vont emprunter cette voie, n'est-ce pas?

**M. Franche:** Naturellement, mais je ne sais pas exactement dans quelle mesure.

**Le sénateur Riley:** Il s'agit bien du tronçon d'Ottawa à Toronto.

**M. Franche:** Plus particulièrement la région de Brockville.



[Text]

**Senator Riley:** But you have no commitment from the railways with respect to the upgrading?

**Mr. Franche:** Not at this time, senator.

**Senator Riley:** Is the reason for the upgrading that the roadbed is in bad shape so far as the LRC service is concerned?

**Mr. Franche:** Correct.

**Senator Riley:** The LRC is a lighter train than a freight train. Would you say that the line is in bad shape so far as freight trains are concerned?

**Mr. Franche:** I do not know the answer in respect to freight trains. It depends on the speed at which they travel and their requirements for expediency in moving freight versus our requirements for speed and the expediency in moving our passengers to Toronto.

**Senator Riley:** Since our report, have you received any money from Treasury Board for this new equipment?

**Mr. Franche:** Yes, we have been receiving money regularly.

**Senator Riley:** How much?

**Mr. Franche:** I would be glad to supply that figure in writing to the committee, but I cannot give it to you today.

**The Chairman:** We look forward to receiving that information.

**Mr. Franche:** It will be a pleasure to inform the committee how much we have received since the last committee report.

**Senator Riley:** What commitment, in dollars, have you received from the Department of Transport, through Treasury Board, or vice versa, in respect to the total amount which will be available for the purchase of new equipment or the upgrading of equipment?

**Mr. Franche:** At the moment, the commitments received relate only to 1982. The minister responsible for VIA is going to Treasury Board to obtain authority for our 1983 budget. He is also trying to establish levels of funding available both on the operating side and on the capital side for the next three years. Dependent on that, we will be assured of a certain amount of funding from which we can allocate those financial resources. However, at the moment, we have no firm commitment beyond 1982. We are looking forward to having a certain amount of stability regarding funds being available for the next three years.

**Senator Riley:** What firm orders have been placed in connection with any commitment of money from the government for 1982?

**Mr. Franche:** In 1982 we have placed a second order for LRCs. I should say that the second order has received approval from the government; so there is a commitment into 1983. But the total level of funding is not committed. We have set aside, I believe, \$142 million for the next order of LRCs.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Mais vous n'avez aucun engagement des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne le financement de l'amélioration?

**M. Franche:** Non, sénateur, pas actuellement.

**Le sénateur Riley:** Est-ce qu'on procède à cette amélioration parce que la voie n'est pas d'une qualité suffisante pour la mise en service du LRC?

**M. Franche:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Le LRC est plus léger que les trains de marchandises. Faut-il en conclure que la qualité de la voie est insuffisante pour les trains de marchandises?

**M. Franche:** Je ne saurais vous répondre en ce qui concerne les trains de marchandises. Tout dépend de leur vitesse et des délais qu'ils doivent respecter dans l'acheminement des marchandises, par rapport au délai que nous devons respecter pour transporter nos passagers jusqu'à Toronto.

**Le sénateur Riley:** Depuis notre dernier rapport, le Conseil du trésor vous a-t-il accordé des fonds pour ce nouveau matériel?

**M. Franche:** Oui, nous avons reçu régulièrement de l'argent.

**Le sénateur Riley:** Combien?

**M. Franche:** Je me ferai un plaisir de communiquer les chiffres par écrit au comité, mais je ne peux vous les donner aujourd'hui.

**Le président:** Nous allons attendre ces renseignements.

**M. Franche:** Je me ferai un plaisir d'indiquer au comité combien nous avons reçu depuis son dernier rapport.

**Le sénateur Riley:** Quels engagements avez-vous reçus du ministère des Transports, par l'intermédiaire du Conseil du trésor, au chapitre des fonds qui seront consacrés à l'achat de nouvel équipement ou à l'amélioration de l'équipement existant?

**M. Franche:** Actuellement, les engagements reçus ne concernent que 1982. Le ministre responsable de VIA Rail va s'adresser au Conseil du trésor pour obtenir l'autorisation de notre budget de 1983. Il essaye également de déterminer les fonds disponibles d'une part pour l'exploitation et d'autre part pour les investissements au cours des trois prochaines années. En fonction de ces données, nous serons assurés d'un certain montant qui nous permettra de répartir nos ressources financières. Cependant, actuellement, nous n'avons aucun engagement ferme au delà de 1982. Nous prévoyons une certaine stabilité en ce qui concerne les fonds dont nous disposerons au cours des trois prochaines années.

**Le sénateur Riley:** Les engagements reçus du gouvernement pour 1982 ont-ils été affectés à des commandes fermes?

**M. Franche:** En 1982, nous avons passé une deuxième commande de LRC. Cette commande a été approuvée par le gouvernement; nous avons donc un engagement pour 1983, mais qui ne couvre pas tous les fonds nécessaires. Il me semble que nous avons avancé 142 millions de dollars pour la prochaine commande de LRC.



[Text]

**Senator Riley:** That is for 1982?

**Mr. Franche:** For the total. That would be into 1983 and 1984.

**Senator Riley:** But you have no commitment for 1983 as yet?

**Mr. Franche:** We have no commitment, except that the government has accepted the order I mentioned. We placed the order and they have said "You will get the money for that." However, we do not have a commitment regarding the total level of funding for VIA.

**Senator Riley:** What firm orders have you placed, and with whom, for 1982?

**Mr. Franche:** In April 1982 we placed an order with Bombardier, who produce the LRCs, for delivery, first, of locomotives and coaches. The total order amounts to \$142 million, of which \$28 million has been committed in 1982. The rest will be into 1983 and 1984.

**The Chairman:** May I interrupt for a moment to establish a matter of dates? When you speak of 1982, are you referring to the financial year which ends March 31, 1983?

**Mr. Franche:** No, Mr. Chairman; we are speaking of the financial year of VIA, which is a calendar year.

**The Chairman:** So in both cases you are speaking of the calendar year?

**Mr. Franche:** Yes.

**Senator Riley:** How many pieces of rolling stock have you committed Via Rail to Bombardier in 1982?

**Mr. Franche:** In 1982 the order consists of 10 locomotives and 50 coaches, to be delivered in 1983 and 1984. At the moment there is no delivery of equipment. They are manufacturing the equipment. The last car was delivered at the end of 1981. No LRC locomotives or coaches were delivered in 1982. There was only a new order placed.

**Senator Riley:** And they will not be delivered until at least 1983?

**Mr. Franche:** That is right.

**Senator Riley:** What time in 1983?

**Mr. Franche:** I believe it is the latter part of 1983 for locomotives, and the latter part of 1984—there is a schedule on the coaches. I believe they produce them at the rate of one every week, or something like that. They do not come all at once. The locomotives come first.

**Senator Riley:** Where are the locomotives destined to be operated?

**Mr. Franche:** At the moment they will be operated in the corridor. As coaches become available, they could be assigned to either the Atlantic or western regions that I referred to previously, so long as we have maintenance facilities available. I would venture to say that initially they will be in the Quebec-Windsor corridor.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Pour 1982?

**M. Franche:** L'ensemble de la commande sera payé en 1983 et 1984.

**Le sénateur Riley:** Mais vous n'avez encore aucun engagement pour 1983?

**M. Franche:** Nous n'avons aucun engagement, sinon que le gouvernement a accepté la commande dont je viens de vous parler. Nous avons passé cette commande et le gouvernement nous a garanti les fonds nécessaires. Cependant, nous n'avons pas d'engagement pour l'ensemble du financement de VIA.

**Le sénateur Riley:** Quelles sont les commandes fermes que vous avez passées pour 1982, et avec qui?

**M. Franche:** En avril 1982, nous avons passé une commande à Bombardier, qui produit les LRC; la commande porte sur des locomotives et des wagons. Elle totalise 142 millions de dollars, dont 28 millions sont déjà engagés au titre de 1982. Le reste s'échelonne sur 1983 et 1984.

**Le président:** Puis-je vous interrompre un instant pour préciser certaines dates? Lorsque vous parlez de 1982, faites-vous référence à l'année financière qui se termine le 31 mars 1983?

**M. Franche:** Non, monsieur le président, nous parlons de l'exercice financier de VIA Rail, qui correspond à l'année civile.

**Le président:** Donc, dans les deux cas, vous parlez de l'année civile?

**M. Franche:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Combien de véhicules avez-vous commandés à Bombardier en 1982?

**M. Franche:** La commande de 1982 se compose de 10 locomotives et de 50 wagons, qui doivent être livrés en 1983 et en 1984. Jusqu'à maintenant, aucun matériel n'a été livré. Bombardier est en train de fabriquer le matériel. Le dernier wagon a été livré à la fin de 1981. En 1982, il n'y aura aucune livraison de locomotive ni de wagons. Il s'agit simplement d'une nouvelle commande.

**Le sénateur Riley:** Il n'y aura pas de livraison avant 1983?

**M. Franche:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** A quelle période de 1983?

**M. Franche:** Je crois que les locomotives seront livrées au cours des deuxièmes semestres de 1983 et de 1984; on a déjà fixé un calendrier pour les wagons. Je crois que l'usine doit les produire au rythme de un par semaine. Elle ne peut pas tout fabriquer d'un coup. On nous livrera d'abord les locomotives.

**Le sénateur Riley:** Où doit-on mettre les locomotives en service?

**M. Franche:** Actuellement, on prévoit qu'elles seront mises en service dans le corridor. Au fur et à mesure des livraisons de wagons, les locomotives pourraient être envoyées vers l'Atlantique ou dans les régions de l'Ouest dont j'ai parlé précédemment, pourvu que nous disposions des installations de service

[Text]

**Senator Riley:** Will you require 50 locomotives for the Quebec-Windsor corridor route?

**Mr. Franche:** We do not have 50 locomotives either on hand or on order. I believe we have 21 locomotives and 10 more on order, and those will be assigned to replace existing equipment.

**Senator Riley:** Where?

**Mr. Franche:** In the corridor.

**Senator Riley:** And the coaches?

**Mr. Franche:** The coaches will go along with the locomotives as they become available.

**Senator Riley:** So everything that has been ordered so far is for the Quebec-Windsor corridor?

**Mr. Franche:** Until we can redeploy them, some in the Atlantic and some in the west; but so long as we have the maintenance facilities available. An LRC train requires a specialized type of maintenance facility, which is not available.

**Senator Riley:** Where will you get the technical people to maintain this equipment?

**Mr. Franche:** At the moment we are negotiating with CN—that is part of our first approach at CANCAR—to have CN employees, under contract between CN and ourselves, to maintain the equipment. When I say “under contract,” I mean that CN itself would be under contract, not the employees.

**Senator Riley:** How far advanced are those negotiations?

**Mr. Franche:** They are well advanced on the CANCAR side. Again, we are hoping to complete it by Christmas.

**Senator Riley:** Do you admit that there is a drastic need for new equipment on the *Ocean Limited*?

**Mr. Franche:** There is a need for new equipment on many services including the *Ocean Limited*, because our youngest equipment dates back to 1954, except for a limited amount of equipment in southern Ontario, and the LRCs that we brought in last year.

**Senator Riley:** Would you admit that the service on the *Ocean Limited* has deteriorated since you abandoned the *Atlantic Limited*?

**Mr. Franche:** I cannot say that is the case, because I am not sufficiently familiar with the whole service. I cannot answer yes or no at this stage.

**Senator Riley:** Will you admit that there has been an inordinate amount of delays because of the breakdown of equipment, particularly locomotives, on the *Ocean Limited* in the past few years?

**Mr. Franche:** We still have a number of breakdowns of equipment because of its age. I am sure it has affected the *Ocean Limited* as well as other services. It is an unfortunate situation. We have spent a lot of money on back-shopping, but we still have equipment dating back to 1954 and beyond.

[Traduction]

nécessaires. Je peux dire qu'au départ, le matériel sera mis en service dans le corridor Québec-Windsor.

**Le sénateur Riley:** Aurez-vous besoin de 50 locomotives sur la ligne Québec-Windsor?

**M. Franche:** Nous n'avons pas 50 locomotives, même avec celles que nous avons commandées. Je crois que nous en avons déjà 21, et que nous en avons commandé 10 autres qui sont destinées à remplacer le matériel en service actuellement.

**Le sénateur Riley:** Ou ça?

**M. Franche:** Sur le corridor.

**Le sénateur Riley:** Et les wagons?

**M. Franche:** Les wagons seront affectés avec les locomotives, au fur et à mesure des livraisons.

**Le sénateur Riley:** Toutes les commandes passées jusqu'à maintenant sont donc destinées au corridor Québec-Windsor?

**M. Franche:** Oui, jusqu'à ce que nous puissions les réaffecter dans les provinces atlantiques et dans l'ouest; mais il faudra disposer des installations de service nécessaires. Le LRC nécessite des installations de service particulières, qui ne sont pas encore en place.

**Le sénateur Riley:** Où allez-vous trouver les techniciens qui vont entretenir ce matériel?

**M. Franche:** Actuellement, nous négocions avec le CN—c'est la première partie du projet CANCAR—pour que des employés du CN assurent l'entretien du matériel, conformément à des contrats passés entre le CN et nous-mêmes. Lorsque je parle de contrats, il s'agit de contrats conclus avec le CN, et non pas avec les employés.

**Le sénateur Riley:** Où en sont ces négociations?

**M. Franche:** Elles sont assez avancées en ce qui concerne CANCAR. Nous espérons avoir fini pour Noël.

**Le sénateur Riley:** Reconnaissez-vous que l'*Ocean Limited* a un besoin urgent de nouvel équipement?

**M. Franche:** De nombreux services ont besoin de nouvel équipement, notamment l'*Ocean Limited*, parce que les véhicules les plus récents datent de 1954, à l'exception de certains véhicules du sud de l'Ontario, et du LRC qui a été mis en service l'année dernière.

**Le sénateur Riley:** Reconnaissez-vous que le service s'est détérioré sur l'*Ocean Limited* depuis que vous avez abandonné l'*Atlantic Limited*?

**M. Franche:** Je ne peux pas vous le dire, car je ne connais pas suffisamment bien l'ensemble du service. Je ne peux pas vous répondre actuellement.

**Le sénateur Riley:** Reconnaissez-vous que le service sur l'*Ocean Limited* a subi, ces dernières années, un nombre inhabituel de retards à cause de pannes, notamment des locomotives?

**M. Franche:** Il y a toujours un certain nombre de pannes, étant donné que le matériel n'est pas neuf. Je suis sûr qu'il en est ainsi à l'*Ocean Limited* aussi bien que dans les autres services. C'est une situation regrettable. Nous avons consacré



[Text]

**Senator Riley:** Apparently the *Ocean Limited* runs between Montreal and Halifax; is that correct?

**Mr. Franche:** That is correct.

**Senator Riley:** You then have a feeder service. I believe it is a dayliner service between Moncton and Saint John.

**Mr. Franche:** That is right. So far as I know, that is correct.

**Senator Riley:** Are you aware that often there is no connection possible between Moncton and Saint John on that dayliner service for passengers travelling from Montreal to Halifax?

**Mr. Franche:** I am not familiar with the total schedule of the network at this stage.

**Senator Riley:** Are you familiar with the fact that at times, because of the delay in the course of the *Ocean Limited* coming from Montreal, that as many as five buses have had to be used to transport passengers from Moncton to Saint John?

**Mr. Franche:** I am not aware of the details.

**Senator Riley:** Would you endeavour to find out?

**Mr. Franche:** It will be my pleasure, Mr. Chairman.

**Senator Riley:** Would you let us know by letter?

**Mr. Franche:** With pleasure.

**Senator Riley:** From where does the bulk of the traffic originate for that dayliner service between Moncton and Saint John? Is it Halifax or Montreal?

**Mr. Franche:** I would not know, but I will be pleased to try to inform the committee.

**Senator Riley:** Would you be prepared to state that there is more community of interest between Montreal, Saint John, and the western part of New Brunswick than there is between Halifax, Saint John and Fredericton?

**Mr. Franche:** I would have to obtain more detail on what is happening in terms of traffic. Obviously, where you have a larger city like Montreal—

**Senator Riley:** You are bound to get more community of interest.

**Mr. Franche:** . . . you are bound, I would venture to guess, to have more community of interest.

**Senator Riley:** I see, in the report of the Science Council of Canada on Transportation in a Resource Conscious Future, that there is some indication that the ridership of the *Atlantic Limited* between Montreal and Halifax had increased considerably at the time when that route was abandoned under the—I might say “infamous”—order in council. Are you aware of that?

**Mr. Franche:** I quickly read the report of the council, senator, but the specific incident I do not recall.

[Traduction]

beaucoup d'argent à du matériel de rechange, mais nous avons encore des véhicules qui datent d'avant 1954.

**Le sénateur Riley:** Il me semble que l'*Ocean Limited* assure le service entre Montréal et Halifax, n'est-ce pas?

**M. Franche:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Ensuite, il y a un embranchement. Je crois que c'est un omnibus qui assure le service entre Moncton et Saint-Jean.

**M. Franche:** Pour autant que je sache, c'est exact.

**Le sénateur Riley:** Savez-vous que souvent, il n'y a pas de correspondance possible entre Moncton et Saint-Jean sur cet omnibus pour les gens qui voyagent sur la ligne de Montréal à Halifax?

**M. Franche:** Je ne connais pas encore très bien l'horaire du réseau.

**Le sénateur Riley:** Savez-vous que parfois, à cause du retard de l'*Ocean Limited* qui vient de Montréal, on a dû utiliser cinq autobus pour transporter les passagers de Moncton à Saint-Jean?

**M. Franche:** Je n'ai pas été informé de cela.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous tirer cela au clair?

**M. Franche:** Je le ferai avec plaisir, monsieur le président.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous nous communiquer par lettre les résultats de vos recherches?

**M. Franche:** Avec plaisir.

**Le sénateur Riley:** D'où vient la majorité des passagers du train quotidien entre Moncton et Saint-Jean? D'Halifax ou de Montréal?

**M. Franche:** Je ne sais pas, mais je me ferai un plaisir de chercher à renseigner le comité à ce sujet.

**Le sénateur Riley:** Seriez-vous prêt à affirmer qu'il y a plus d'intéressés pour la ligne entre Montréal, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et la partie occidentale du Nouveau-Brunswick que pour celle qui passe entre Halifax, Saint-Jean et Frédéricton?

**M. Franche:** Il me faudrait obtenir plus de renseignements au sujet de la situation des passagers. Évidemment, dans le cas d'une grande ville comme Montréal—

**Le sénateur Riley:** Il est à prévoir qu'il y aura plus de passagers.

**M. Franche:** . . . Il est à prévoir, j'oserais le croire, qu'il y aura plus de passagers.

**Le sénateur Riley:** Le rapport du Conseil des sciences du Canada sur le transport de l'avenir dans un monde conscient de ses ressources indique que la clientèle de l'*Atlantique Limité* entre Montréal et Halifax avait augmentée considérablement au moment où la ligne a été interrompue conformément au décret du conseil que je qualifierais «d'impopulaire». En êtes-vous au courant?

**M. Franche:** J'ai fait une lecture rapide du rapport du Conseil, M. le sénateur, mais je ne me rappelle pas de ce fait précis.



[Text]

**Senator Riley:** Perhaps it is a little more general.

**Mr. Franche:** Today I am not familiar with the details of what happened in the type of ridership at the time of the changes.

**Senator Riley:** Are you prepared to admit that there is no proper service—or rail passenger service, at least—between western New Brunswick, including the city of Saint John and the city of Fredericton, and Montreal?

**Mr. Franche:** I suppose that that all depends upon what you call “proper service,” Mr. Chairman, and whether or not a feeder service is considered to be proper service. It is difficult to say.

**Senator Riley:** Would you say it was a feeder service between the cities of Halifax and Montreal on the *Atlantic*?

**Mr. Franche:** The service between Halifax and Montreal is not a feeder service. I understand that it is part of the total service, the intercity service.

**Senator Riley:** Why, then, did you use the expression “feeder service”?

**Mr. Franche:** I understood you to say between the cities of Saint John and Moncton, senator.

**Senator Riley:** I am talking about the service between western New Brunswick and Montreal.

**Mr. Franche:** My apologies.

**Senator Riley:** Has any consideration been given to restoring the service between Halifax and Montreal via the western part of New Brunswick?

**Mr. Franche:** No, Mr. Chairman, at this stage we have not given any thought to that.

**Senator Riley:** So that as far as VIA Rail Inc. is concerned the service between Halifax and Montreal via *Atlantic Limited* has been written off. VIA Rail made the decision. I do not blame you for that, Mr. Franche; you have had predecessors.

**The Chairman:** I do not wish to deprive any senator of the time to discuss matters with representatives of VIA, but I note that it is now 12.30 and we have other witnesses present. I simply draw those two facts to your attention.

**Senator Riley:** I will be glad to stop my questions here, Mr. Chairman. I understand that the vice-president in charge of rail passenger service is also here on your behalf, Mr. Franche, is that right?

**Mr. Franche:** No, he is not here.

**Senator Bonnell:** May I ask one more question, Mr. Chairman?

**The Chairman:** There are a number of senators yet to ask questions, among them Senator Guay and Senator Rowe. I think I would then, excepting myself, ask honourable senators if they would desist unless the questions seem to them important enough to continue.

Senator Guay?

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** IL est peut-être un peu plus général.

**M. Franche:** Dans le moment, je ne sais pas très bien quelle était la situation de la clientèle au moment où les changements sont survenus.

**Le sénateur Riley:** Êtes-vous prêt à admettre qu'il n'a pas de bon service—du moins un bon service de trains de voyageurs—entre l'ouest du Nouveau-Brunswick, y compris Saint-Jean et Frédéricton, et la ville de Montréal?

**M. Franche:** Tout dépend, je suppose, de ce que vous entendez par «bon service», monsieur le président, et si une ligne de desserte peut être considérée comme du bon service. C'est difficile à dire.

**Le sénateur Riley:** Diriez-vous que le train Atlantique reliant les villes d'Halifax et Montréal est un train de desserte?

**M. Franche:** Le train reliant Halifax à Montréal n'est pas un train de desserte. Je crois comprendre qu'il fait partie du service interurbain.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi alors avez-vous utilisé l'expression «ligne de desserte»?

**M. Franche:** Je croyais que vous parliez du service entre les villes de Saint-Jean et de Moncton, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Riley:** Je parle du service entre l'ouest du Nouveau-Brunswick et Montréal.

**M. Franche:** Mes excuses.

**Le sénateur Riley:** A-t-on songé à reprendre le service entre Halifax et Montréal en passant par la partie occidentale du Nouveau-Brunswick?

**M. Franche:** Non, monsieur le président, nous n'y avons pas encore songé.

**Le sénateur Riley:** Ainsi, pour VIA Rail Inc., le service entre Halifax et Montréal sur le train *Atlantique limitée* a été abandonné pour de bon. VIA Rail a pris sa décision. Je ne vous en blâme pas personnellement, M. Franche; vos prédécesseurs y ont leur part.

**Le président:** Je ne veux priver aucun sénateur du temps voulu pour discuter de certaines questions avec les représentants de VIA, mais je remarque qu'il est 12 h 30 et que nous avons d'autres témoins à entendre. Je veux simplement attirer votre attention sur ces deux points.

**Le sénateur Riley:** Je m'arrêterai ici, monsieur le président. Je crois comprendre que le vice-président chargé du service de trains de voyageurs est ici en votre nom, M. Franche, est-ce exact?

**M. Franche:** Non, il n'est pas ici.

**Le sénateur Bonnell:** Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

**Le président:** Il y a plusieurs sénateurs qui désirent encore poser des questions, notamment le sénateur Guay et le sénateur Rowe. Je pense donc que je vais demander aux honorables sénateurs, en m'excluant, de renoncer à poser leurs questions à moins qu'ils les jugent assez importantes pour poursuivre.

Le sénateur Guay?

[Text]

**Senator Guay:** Mr. Chairman, I will be brief; I only have a couple of questions. There has been a lot of publicity in western Canada, possibly extending through the media all across the country, with regard to the maintenance service provided by Transcona shops in Winnipeg. Maintenance would be done on the cars in Winnipeg as opposed to Montreal, and so on. I am sure that you are familiar with that.

I realize, of course, that VIA inherited old equipment. The servicing of it is no doubt a costly aspect, in terms of your financial position. I realize that and take it into consideration. I am, however, concerned about the employment situation in Winnipeg, where you initially got the service which you wanted.

Even though a lot of politicians became involved in this newsworthy item, as it may be called, it is my impression that the decision with respect to where the maintenance should be done is basically left to the CNR. Is that the case? Is it VIA which makes the decision as to where the maintenance will be done by the CNR, or is it the CNR which directs you to go to either Montreal or Winnipeg?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I will begin by saying that there are three types of maintenance done for us by the railroad companies. They are what we refer to as running repairs, heavy cleaning, and back-shopping. Perhaps some of the railroad men may say that I have forgotten one or two, but that is the way I break it down.

Running repairs are required where the breakdown occurs. Often they are done in the main shop and sometimes they are done right on the road where they occur. That is the nature of that repair, and there has been no change with respect to it.

Back-shopping is really tearing the car apart, whether it be a coach or a locomotive, for inspection and replacement of any damaged part. It is a large, heavy, costly and tedious job. It is done in the hope that we need do it only once every five years and that it will last for five years. We have had to do a lot of this type of repair to our older equipment. It is done wherever the railroad company feels that it is best equipped to do it, and that decision is left up to the railroad company, as far as I understand.

Heavy cleaning—and I think this is where part of the controversy has occurred with respect to the Transcona shops—is done sometimes in Montreal and sometimes in Winnipeg. It is done once a year on normal cars and twice a year on clining cars. I am told that we have 20 cars permanently dedicated for such heavy cleaning out in the western region and other cars travel back and forth. According to the information we have, Transcona charges us \$31,000 to heavy clean a car, while in Montreal the cost to us is \$14,000. I do not know the reasons for this discrepancy. Even if we deadhead a car back to Montreal at a cost of, roughly, \$2,000, our costs are only \$16,000—half the price that would be charged in Winnipeg. Obviously we are concerned about that. There have been discussions during the last year with respect to how these costs can be cut, but that workload is very small.

[Traduction]

**Le sénateur Guay:** Monsieur le président, je serai bref; je n'ai qu'une ou deux questions à poser. On a beaucoup parlé dans l'Ouest du Canada et, par le truchement des médias, peut-être aussi dans le reste du pays, du service d'entretien assuré par Transcona shops à Winnipeg. L'entretien des voitures serait fait à Winnipeg et non à Montréal, etc. Je suis sûr que vous êtes au courant de cette affaire.

Je comprends bien sûr que VIA a hérité de vieux matériel. Son entretien est sans doute coûteux compte tenu de votre situation financière. J'en suis conscient et j'en tiens compte. Je m'inquiète toutefois de la situation de l'emploi à Winnipeg où était assuré le service voulu à l'origine.

Même si beaucoup de politiciens se sont mêlés à cette affaire d'intérêt public, si l'on peut dire, j'ai l'impression que la décision concernant le lieu où doit se faire l'entretien revient tout compte fait à CN Rail. Est-ce vrai? Est-ce VIA qui décide du lieu où l'entretien sera fait par CN Rail, ou est-ce CN Rail qui vous dicte d'aller à Montréal ou à Winnipeg?

**M. Franche:** Monsieur le président, je vous dirai d'abord qu'il y a trois types d'entretien assuré pour nous par les compagnies ferroviaires. Nous les appelons réparations courantes, grand nettoyage et réparations d'arrière-boutique. Certains employés de chemin de fer me diront peut-être que j'en ai oublié un ou deux, mais c'est ma façon de les répartir.

Les réparations courantes s'avèrent nécessaires en cas de panne. On les effectue souvent dans l'atelier principal et parfois sur la route là où la panne a eu lieu. C'est la nature de ce genre de réparation et rien n'a été changé à ce sujet.

On parle de réparations d'arrière-boutique quand il faut démonter un wagon, que ce soit un coach ou une locomotive pour en faire l'inspection ou remplacer des pièces defectueuses. C'est un travail long, difficile, coûteux et ennuyeux. Nous comptons faire ce genre de réparation qu'une fois tous les cinq ans et le faire pour qu'il dure cinq ans. Nous avons dû effectuer beaucoup de réparations de ce genre sur notre vieux matériel. Ces réparations sont entreprises quand la compagnie ferroviaire estime qu'elle est bien équipée pour le faire et cette décision est laissée à la compagnie ferroviaire, en autant que je sache.

Quant au gros nettoyage, et je crois que c'est dans ce cas qu'il y a eu controverse concernant Transcona shops, il est fait parfois à Montréal et parfois à Winnipeg. On l'effectue une fois par an pour les voitures ordinaires et deux fois par an pour les wagons-restaurants. On m'a dit qu'il y avait toujours 20 voitures retenues pour le gros nettoyage dans la région de l'Ouest et que d'autres voitures sont sur la route. Selon nos renseignements, la compagnie Transcona nous demande 31 000\$ pour faire le gros nettoyage d'une voiture tandis qu'à Montréal, il nous en coûte 14 000\$. Je ne connais pas les raisons de cet écart. Même si nous retournons un wagon vide à Montréal au coût d'environ 2 000\$, il ne nous en coûte tout de même que 16 000\$, soit la moitié du prix chargé à Winnipeg. Il est évident que nous nous soucions des prix. Il y a eu des discussions l'an dernier pour savoir comment réduire ces coûts, mais ce genre de travail est très limité.



## [Text]

There is no request made on our part to move the back-shopping to one place or another. The back-shop is just done, depending on the workload of the railroad companies. In this case it is up to CN to decide where they will do their back shopping. As I understand it, most of their workload is out west where they get most of their freight. I hope that answers your question.

**Senator Guay:** While all this controversy was going on, and it was quite an item at the time, why did VIA Rail not come out and explain the situation in the way you have explained it to me. It seems that nothing was said on this matter by VIA Rail. If the whole matter had been explained in the way you have explained it to me, then people would understand why the work is going somewhere else and they would probably investigate the difference in cost, which is quite a discrepancy. I can see why you are going east if western Canada double charges for its work. I would like to see VIA make statements on such matters in the future.

**Mr. Franche:** I believe that the public relations department of VIA made a statement locally, but we did not have the facts as far as the dollars are concerned. We read about the matter in the press as well.

**Senator Rowe:** What is the definition of a corridor? What are its dimensions, if there are any at all, and who designates that a certain portion of track will be called a corridor?

**Mr. Franche:** Members of the committee will recall that when I was discussing my philosophy I referred to the word "intercity". Your question reminds me of when I was with National Harbours Board and the question asked there as to what is a port and what is a superport. I prefer to talk in terms of intercity service. The word corridor probably comes into use in areas where there is a high density of population in cities which are close together. I can tell you that in our statements we will probably use the word "intercity" rather than "corridor".

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, under the order in council dated August 6, 1981, where one-fifth of VIA Rail's services were cut, we were given the impression that the operating deficit for VIA will be reduced by \$355 million in 1983-84, which will leave \$182 million for capital investment. Will the saving be as great as anticipated?

**Mr. Franche:** There have been some savings. As we understand the situation right now, \$55.2 million has been saved in 1982. We must keep in mind that there are inflationary aspects. This has been done through savings in operations of \$41.2 million and a reduction in the capital back shopping I mentioned previously under maintenance, which we capitalize at \$14 million. In 1983 we expect to save about \$70 million; 1984, \$84 million and 1985, \$99 million. Those are estimates. The \$182 million in capital you referred to is what we are asking the government for 1983. Plus there are the funds available from the working capital of VIA. I believe that we are asking for \$206 million in total, which would be broken down into \$182 million and \$24 million. There have been

## [Traduction]

Nous n'avons pas, de notre côté, demandé de déplacer l'arrière-boutique ailleurs. Les grosses réparations sont faites tout simplement en fonction de la demande de travail des compagnies ferroviaires. Dans ce cas, il revient à CN de décider où les réparations d'arrière-boutique seront faites. À ce que je crois comprendre, la demande vient surtout de l'Ouest là où sont la plupart des trains de marchandises. J'espère avoir répondu à votre question.

**Le sénateur Guay:** Au moment de cette controverse, très vive à l'époque, pourquoi VIA Rail n'a pas expliqué la situation comme vous venez de le faire. Il semble que VIA Rail est resté muet à ce sujet. Si toute la question avait été expliquée comme vous venez de le faire, on aurait compris pourquoi le travail se fait ailleurs et on aurait probablement cherché à expliquer la différence de prix qui est énorme. Je pense comprendre pourquoi vous les faites faire dans l'Est si l'Ouest du Canada charge le double. J'aimerais que VIA fasse des déclarations à ce sujet à l'avenir.

**M. Franche:** Je crois que le service des relations publiques de VIA a fait une déclaration au niveau local, mais nous ne connaissons pas les coûts réels. Nous les avons appris par les journaux.

**Le sénateur Rowe:** Quelle est la définition d'un corridor? Quelles en sont les dimensions, si jamais il en a, et qui décide qu'une certaine partie de la voie sera appelée corridor?

**M. Franche:** Les membres du comité se rappelleront que j'ai utilisé le mot «interurbain» dans l'exposé de ma pensée. Votre question me rappelle l'époque où je travaillais au Conseil des ports nationaux et qu'on avait demandé ce qu'est un port et ce qu'est un superport. Je préfère parler de service interurbain. Le terme corridor s'utilise pour les régions à forte densité de population là où les villes sont rapprochées les unes des autres. Je peux vous affirmer que dans nos déclarations nous utilisons le terme «interurbain» et non «corridor».

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, le décret en conseil du 6 août 1981, qui supprimait un cinquième des services de VIA Rail, nous a donné l'impression que le déficit des coûts d'exploitation de VIA sera réduit de 355 millions de dollars en 1983-1984 réservant 182 millions de dollars à l'investissement. Les économies réalisées seront-elles aussi importantes que prévues?

**M. Franche:** Des économies ont été réalisées. D'après la situation actuelle, nous estimons avoir économisé 55,2 millions de dollars en 1982. Il faut tenir compte des aspects inflationnistes. Ces économies ont été réalisées grâce à une baisse du coût d'exploitation de 41,2 millions de dollars et à une réduction du capital prévu pour les réparations d'arrière-boutique, dont j'ai parlé plus tôt au sujet de l'entretien, qui a été fixé à 14 millions de dollars. Nous comptons épargner environ 70 millions de dollars en 1983, 84 millions en 1984 et 99 millions en 1985. Il s'agit là de prévisions. Quant aux 182 millions de dollars d'investissement auxquels vous avez fait allusion, ce sont les fonds que nous demandons au gouvernement pour 1983. Il y a aussi ceux du fonds de roulement de VIA. Je crois



[Text]

savings. However, it is not quite clear from the statements because there are some costs. All we can say is that it could be a lot worse for 1982 and 1983 than it is estimated at the moment. It is not an enjoyable situation to take over the presidency of a company that is in such a predicament.

**Senator Bonnell:** Are those savings due to the fact that one-fifth of the rail passenger services were eliminated?

**Mr. Franche:** I am told that they are, yes.

**Senator Bonnell:** Do you feel that by 1984 we will have saved \$355 million in total.

**Mr. Franche:** By 1984 it will be more like \$205 million, if the predictions are correct.

**Senator Riley:** Do any of the orders with Bombardier Ltd. include these two-level coaches?

**Mr. Franche:** No, the orders involve single level coaches.

**Senator Riley:** Do you anticipate any delay in the delivery of those orders because of the large order placed by the New York Metro Subway?

**Mr. Franche:** Not at the moment. Bombardier Ltd. has not advised us of any changes to the schedule.

**Senator Riley:** But do you anticipate the possibility of delays because of that large order?

**Mr. Franche:** I am not familiar with the plant at La Pocatière, but I believe they have different production lines for the LRC and the New York order. I believe, according to the press, that some of the assembly for the New York order will be done in Vermont in the United States.

**Senator Riley:** I have just one further question, Mr. Chairman. In the *Ottawa Citizen* of Thursday, September 23 last, there appeared a brief item stating that the Federal Court of Appeal had ruled that the case against the federal cabinet order discontinuing major passenger train services should be heard in court. Mr. Justice Heald, in a ruling made public on Wednesday, September 22 last, said, according to the newspaper, that parts of the cabinet order discontinuing rail services apparently were invalid.

This is only a newspaper report, but no doubt you and your officials are aware of the decision made by Mr. Justice Heald. What do you anticipate your position will be, if the Supreme Court of Canada rules that the cabinet order discontinuing the rail services is invalid? What would you do in that eventuality?

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, I should like to ask the Vice-President, Legal and Corporate Secretary, who is very familiar with some of those procedures, to enlighten the committee on this question.

**The Chairman:** Mr. Fortin.

[Traduction]

que nous demandons 206 millions de dollars en tout, soit 182 millions et 24 millions. Il y a eu des économies, mais ce n'est pas tout à fait clair d'après les états financiers parce qu'il y a eu certains coûts. Tout ce que nous pouvons affirmer c'est que la situation de 1982-1983 pourrait être bien pire que ne le laissent entendre les prévisions actuelles. Il n'est pas réjouissant de devenir président d'une compagnie qui connaît de pareilles difficultés financières.

**Le sénateur Bonnell:** Ces économies sont-elles attribuables à la suppression d'un cinquième des services de trains de voyageurs?

**M. Franche:** On m'a affirmé qu'elles l'étaient, oui.

**Le sénateur Bonnell:** Pensez-vous que d'ici 1984 vous aurez épargné 355 millions de dollars en tout.

**M. Franche:** D'ici 1984, les économies seront plutôt de l'ordre de 205 millions de dollars, si les prévisions sont exactes.

**Le sénateur Riley:** Les commandes faites à Bombardier Ltée comprennent-elles des voitures à étage?

**M. Franche:** Non, ce sont des commandes de voitures traditionnelles.

**Le sénateur Riley:** Prévoyez-vous des retards dans la livraison de ces commandes compte tenu de la grosse commande passée pour le métro de New York?

**M. Franche:** Pas dans le moment. La compagnie Bombardier Ltée ne nous a fait part d'aucun changement dans l'échéancier.

**Le sénateur Riley:** Mais envisagez-vous la possibilité de retards compte tenu de cette grosse commande?

**M. Franche:** Je ne connais pas l'usine de La Pocatière, mais je crois qu'ils ont différentes chaînes de montage pour le LRC et les voitures du métro de New York. Je crois, d'après ce qui est écrit dans les journaux, qu'une partie des voitures commandées pour le métro de New York seront montrées dans l'état des Vermont aux États-Unis.

**Le sénateur Riley:** Je n'ai plus qu'une question, monsieur le président. Dans le *Citizen* d'Ottawa, le jeudi 23 septembre dernier, un court article indique que la Cour fédérale du Canada a décidé que l'appel du décret du Cabinet fédéral qui supprime d'importants services de trains de voyageurs doit être entendu devant les tribunaux. Le juge Heald, dans une décision rendue publique le mercredi 22 septembre dernier, a affirmé, selon le journal, que certaines parties du décret du Cabinet n'étaient apparemment pas valables.

Ce n'est qu'un reportage de journal, mais vous et vos collaborateurs êtes sans doute au courant de la décision prise par le juge Heald. Comment comptez-vous réagir si la Cour suprême du Canada décide que le décret du Cabinet n'est pas valable? Que feriez-vous dans ce cas?

**M. Franche:** Monsieur le président, j'aimerais demander au vice-président, secrétaire des affaires juridiques et commerciales, qui connaît très bien ce genre de procédures, d'éclairer le comité sur cette question.

**Le président:** Monsieur Fortin.

[Text]

**Mr. Fortin:** Thank you, Mr. Chairman. Senator Riley, we are quite familiar with that judgment by Mr. Justice Heald. You are suggesting that the judgment would imply that part of the order in council would be invalid.

First I should say that this is a very technical matter. Basically, it recognizes that the use of section 64 was appropriate but that some of the effects of the decision could not be maintained because of the way it impacted on certain CTC orders and because in other respects it was defective.

I am told that the delays for appeal before the Supreme Court have not yet expired. There is an additional 30 days. Personally, I doubt that there will be an appeal to the Supreme Court on this matter, but because the delays have not expired, and not being in a position to commit the other parties to a course of action, I would reserve comment on the hypothetical situation of appeal before the Supreme Court.

Perhaps it would suffice to say that the matter was returned to the Trial Division of the Federal Court and that my understanding at this moment is that it will be dealt with there, because I am informed that we have just recently received amended statements of claim from one of the parties involved in these proceedings. I would assume, therefore, that instead of going to the Supreme Court this matter will return to the Trial Division. I would note also, however, that Mr. Justice Heald, after a technical and learned discussion in law, expressed some doubt about the practical implications of this whole judicial debate.

**Senator Riley:** Thank you.

**The Chairman:** Honourable senators, because of the time I will forfeit my opportunity to question the witnesses. I wish to thank you, Mr. Franche and Mr. Fortin, for being with us this morning. I know there are many more questions the committee would like to put to you. It is therefore highly probable that in the reasonably near future you will be invited to return to give us the benefit of your knowledge. For the moment I content myself with thanking you very much for your presence this morning and the help you have been to us.

**Mr. Franche:** Mr. Chairman, we thank the committee for giving us the opportunity of being here.

**The Chairman:** Honourable senators, on your behalf I welcome Mr. Wendlandt and his colleagues from Canadian Pacific. Mr. Wendlandt has been before us on other occasions and I am sure he will be with us again in the future.

Have you any opening comment you would like to make, Mr. Wendlandt?

**Mr. H. C. Wendlandt, Regional Counsel, Quebec, Canadian Pacific Railway:** Yes, Mr. Chairman, but first may I introduce to you Mr. McFadzean, Assistant Manager of Planning, and Mr. Wallace, Director of Cost Analysis.

Mr. Chairman, I have had the opportunity of reading your report and I wish to express on behalf of CP that we think it is a helpful report. It will be helpful in the public discussions that I understand are about to follow. I believe the government has

[Traduction]

**M. Fortin:** Merci, monsieur le président. Sénateur Riley, nous sommes bien au courant de la décision rendue par le juge Heald. Vous prétendez que sa décision laisserait à entendre qu'une partie du décret du conseil n'est pas valable.

J'aimerais d'abord préciser qu'il s'agit d'une question très technique. Fondamentalement, il reconnaît que le recours à l'article 64 était juste, mais que certains des effets de la décision ne pouvaient être maintenus en raison de ses répercussions sur certains décrets du CCT et parce que à d'autres égards elle était inopérante.

On me dit qu'il reste encore 30 jours avant que le délai d'appel devant la Cour suprême n'expire. Personnellement, je doute que l'on interjette appel de cette décision devant la Cour suprême, mais comme le délai n'est pas échu et comme je ne suis pas placé pour imposer une ligne de conduite aux autres parties, je me garderai de me prononcer sur cette situation hypothétique d'un appel devant la Cour suprême.

Il me suffira peut-être de dire que l'affaire a été renvoyée à la division de première instance de la Cour fédérale qui doit, à ce que je sache, se charger de l'affaire puisque j'ai appris que nous venions tout juste de recevoir une nouvelle demande introductive d'instance de la part d'une des parties concernée dans cette affaire. Je présume donc que l'affaire n'ira pas en Cour suprême, mais sera renvoyée à la division de première instance. Toutefois, je ferai également remarquer que le juge Heald, après un exposé de droit technique et savant, a exprimé certains doutes au sujet des répercussions pratiques de tout ce débat judiciaire.

**Le sénateur Riley:** Merci.

**Le président:** Honorables sénateurs, comme le temps nous presse, je me priverai de mon droit d'interroger les témoins. Je tiens à vous remercier, M. Franche et M. Fortin, d'être venus témoigner devant nous ce matin. Je sais qu'il y a beaucoup d'autres questions que le comité aimerait vous poser. Il est donc fort probable que dans un avenir assez rapproché vous soyez invités à revenir nous faire part de vos connaissances. Pour le moment, je me contenterai de vous remercier de votre présence parmi nous ce matin et de votre aide.

**M. Franche:** Monsieur le président, nous remercions le comité de nous avoir permis d'être ici.

**Le président:** Honorables sénateurs, en votre nom, je souhaite la bienvenue à M. Wendlandt et ses collègues du Canadien Pacifique. M. Wendlandt a déjà comparu à d'autres occasions et je suis sûr qu'il comparaitra de nouveau devant notre comité.

M. Wendlandt aimeriez-vous faire des remarques préliminaires?

**M. H. C. Wendlandt, avocat principal, région du Québec, C.P. Rail:** Oui, monsieur le président, mais permettez-moi d'abord de vous présenter M. McFadzean, directeur adjoint de la planification, et M. Wallace, directeur de l'analyse des coûts.

Monsieur le président, j'ai eu l'occasion de lire votre rapport et j'aimerais vous dire, au nom de CP Rail, que nous l'avons trouvé utile. Il pourra servir de référence au cours des discussions publiques qui vont commencer incessamment, si j'ai bien



**[Text]**

prepared, or is about to prepare, a discussion paper which will no doubt solicit the views of all concerned with respect to railways passenger services.

I have noted, however, that your report was given as an interim report, and in that sense the comments I have prepared with respect to each of these recommendations have been made in the hope that they will help the committee in formulating its final report.

I am afraid, Mr. Chairman, I am concerned somewhat about the time remaining. My comments may take me past 1.15.

**The Chairman:** We will be glad to hear them, Mr. Wendlandt, and when you have finished them we will then decide what to do about the time.

**Mr. Wendlandt:** Thank you, Mr. Chairman. Turning to the first recommendation, which I understand is a recommendation that there be a special joint committee of both houses to study the passenger program, I note your reference that:

This special joint committee should have as its primary objective the presentation of recommendations that will ensure viable, economical, efficient and convenient passenger services for Canadians in all regions of the country.

My only comment with respect to that recommendation is that we would also think another matter to be studied is the commercial viability of the passenger train program. It is important that the Canadian public be made aware of the total costs involved in providing the service and that, recognizing what that total cost is, it be given the opportunity to determine precisely what type of passenger train service it is prepared to pay for.

With respect to the second recommendation, namely, the matter dealing with the applicability of section 64, I would simply bring to your attention, as indeed my learned friend Mr. Fortin has done, the decision of the Court of Appeal. I would think that it may be useful for purposes of drafting a final report that reference be made to that decision of the Court of Appeal. That decision does seem to indicate that there is validity in the use of section 64. There is some implied criticism, presumably in the manner in which it was used; there is also some reservation on the part of Mr. Justice Heald with respect to the effect of section 64.

I am afraid my comments with respect to the judgment may be technical and not terribly helpful. I would simply make the following suggestion: that the judgement be studied, and if you find it useful, incorporate it in your final decision. I think it modifies some of the comments you may have made with respect to the whole aspect of section 64.

**The Chairman:** Would you give us the citation for that decision?

**Mr. Wendlandt:** I would be pleased to send you a photocopy, because I do not believe it has been reported yet.

**The Chairman:** We would appreciate that very much.

**[Traduction]**

compris. Je crois savoir que le gouvernement a préparé ou est sur le point de préparer un document de travail qui l'amènera sans doute à demander à toutes les personnes concernées d'exprimer leur avis sur le service ferroviaire voyageurs.

Comme j'ai remarqué que vous aviez présenté un rapport provisoire, j'ai préparé des observations concernant chacune des recommandations avec l'espoir qu'elles seront utiles au comité lorsqu'il rédigera son rapport final.

Monsieur le président, je m'inquiète du temps qu'il me reste. Il se peut que je dépasse 13 h 15.

**Le président:** Nous serons heureux d'entendre vos observations, monsieur Wendlandt, et nous nous préoccupons de l'heure lorsque vous aurez fini.

**M. Wendlandt:** Merci, monsieur le président. J'en viens à la première recommandation, qui, si je comprends bien, propose, la création d'un comité mixte spécial pour étudier le service voyageurs. Selon vous:

Ce comité mixte spécial devrait se fixer pour premier objectif la formulation de recommandations qui garantiraient aux Canadiens de toutes les régions du pays un service voyageurs pratique, efficace, et viable.

Ma seule observation concernant cette recommandation est qu'il faudrait étudier aussi une autre question, celle de la rentabilité du service voyageurs. Il est important que le public canadien soit au courant des coûts globaux qu'entraîne ce service et qu'il puisse dire précisément, en connaissance de cause, de quel genre de service il est prêt à assumer les frais.

En ce qui concerne la deuxième recommandation, notamment, la question du recours à l'article 64, j'aimerais simplement attirer votre attention sur la décision de la Cour d'appel à l'instar de mon savant ami M. Fortin. A mon avis, il pourrait être utile d'en faire mention dans le rapport final. Cette décision semble confirmer la validité du recours à l'article 64. On semble critiquer de façon voilée la manière dont on a eu recours à cet article. En outre, M. le juge Heald, a certaines réserves quant aux conséquences de l'article 64.

Je crains que mes observations concernant le jugement rendu ne soient d'ordre trop technique et guère utiles. J'aimerais simplement faire la suggestion suivante: étudiez le jugement et, si vous le trouvez utile, tenez en compte dans votre décision finale. Je pense que ce jugement est susceptible de modifier certaines des observations que vous pourriez faire au sujet de l'article 64.

**Le président:** Pourriez-vous nous citer cette décision?

**M. Wendlandt:** Je serai heureux de vous en faire parvenir une photocopie, parce que je crois qu'elle n'a pas encore été rendue publique.

**Le président:** Nous vous en saurions gré.



[Text]

**Mr. Wendlandt:** We would be pleased to do that.

With respect to Recommendation No. 3, I should like to make comments regarding the matter of the confidentiality of certain costing information. I know that this matter has been criticized in the past, and in particular I believe your report appears to be critical of the Canadian Pacific position with respect to this issue. I will attempt to clarify what our position is with respect to this matter and trust that you may find these comment useful.

First of all, let me say that the whole issue of the confidentiality of information is one which is dealt with in the operating agreement. At no time, I believe, have we violated the operating agreement, nor has anyone ever suggested we did not respect the operating agreement. There is also the matter of the legislative provision now in force. Canadian Pacific, as indeed any private company in Canada, has the right to keep commercially sensitive information confidential to it.

The sections of the Railway Act which allow for that information to be made available to the minister and, indeed, to the CTC, seem to me to be an exception to the general rule that that information is confidential. It is our duty to our shareholders to ensure that this highly sensitive information remain confidential. On the other hand, we have recognized that there is a need within VIA for certain management information. That need is recognized and respected, and we have undertaken to make management information available to VIA.

The distinction between those two types of information is as follows: On the one hand, there is costing information; that information is what I call audit information; that is to say, it is information required by someone wishing to audit our books. Under the Railway Act, the exclusive right to audit our books is given to the CTC. I do not think it has ever been suggested by anybody that VIA should be given the right to audit our books. Indeed, CNR has no right to audit our books and, of course, we do not have the right to audit either VIA's books or the CNR's books.

We are prepared, as I said, to make management information available to VIA. That need is recognized, and we have met with representatives from Transport Canada as, indeed, with representatives from VIA to define precisely what kind of information that means.

In part, you must recognize that this information required by VIA is not always readily available within Canadian Pacific. It would appear, therefore, that some of this information was not even required for Canadian Pacific's own management purposes. Nevertheless, we are meeting with representatives from Transport Canada as well as VIA in order to ensure that VIA's requirements are met where possible.

With respect to the requirement for a VIA Rail Canada Act, I note that you recommend that appropriate officials of VIA be fully consulted during the course of the drafting of the legislation.

[Traduction]

**M. Wendlandt:** Je le ferai volontiers.

En ce qui concerne la recommandation n° 3, j'aimerais faire certaines observations concernant le caractère confidentiel de certaines données relatives aux coûts. Je sais que l'on a critiqué cette mesure dans le passé et, en particulier, j'ai l'impression que votre rapport critique l'attitude de C.P. Rail à ce sujet. Je vais essayer d'apporter des précisions concernant notre position en espérant qu'elles vous seront utiles.

Permettez-moi d'abord, de dire que la question au caractère confidentiel de certaines données relatives aux coûts a déjà été traitée dans les accords qui ont été conclus. Je soutiens que nous n'avons jamais violé ces accords, et que personne n'a pu laisser entendre par ailleurs chose. Il y a aussi la question des dispositions législatives actuellement en vigueur. C.P. Rail comme n'importe quelle société privée au Canada, a le droit de garder confidentielles certaines données délicates sur le plan commercial.

Les articles de la Loi sur les chemins de fer qui prévoient que ces renseignements doivent être communiqués au ministre et, évidemment, à la CCT, me semblent faire exception à la règle générale qui veut que ce genre de renseignements soient confidentiels. Nos obligations envers nos actionnaires nous commandent de faire en sorte que ces renseignements demeurent confidentiels. Par contre, nous admettons qu'il est nécessaire de communiquer à VIA certains renseignements concernant la gestion. Cette nécessité est reconnue, respectée, et nous avons pris les dispositions requises pour que ces renseignements d'ordre administratif soient communiqués à VIA.

Il y a une distinction à faire entre ces deux types de renseignements: d'un côté, il y a les données relatives aux coûts, que j'appelle les données relatives à la vérification, et qui doivent être communiqués à quiconque désire vérifier nos livres. Selon la Loi des chemins de fer, le droit exclusif de vérifier nos livres est réservé à la CCT. Je ne crois pas que l'on ait déjà suggéré d'autoriser VIA à vérifier nos livres. Le CN n'a pas le droit de vérifier nos livres, pas plus que nous n'avons le droit de vérifier les livres de VIA ou du CN.

Nous sommes disposés, comme je l'ai dit, à communiquer à VIA des renseignements concernant la gestion. Nous reconnaissons que c'est nécessaire et nous avons rencontré des représentants de Transport Canada et de VIA pour définir exactement le genre de renseignements dont il s'agit.

Il faut que vous sachiez que C.P. Rail ne dispose pas de tous les renseignements demandés par VIA. Il semble que certaines de ces données n'ont même jamais été exigées aux fins de la propre gestion de C.P. Rail. Nous avons quand même des rencontres avec des représentants de Transport Canada et de VIA pour veiller à ce que les exigences de VIA soient satisfaites, dans la mesure du possible.

En ce qui concerne la nécessité de créer une loi concernant VIA Rail Canada, j'ai noté que vous recommandiez que des administrateurs compétents de VIA soient pleinement consultés lors de l'élaboration de cette loi.

*[Text]*

Insofar as one may anticipate that VIA may be given certain rights which they do not have now, rights which could affect Canadian Pacific, we would hope that in your recommendations you would also recommend that officials of the two operating railways be consulted during the drafting of the legislation.

Dealing with the issues entitled economic factors and financial procedures, found on page 10 of the report, honourable senators, I would not be entirely frank with you if I did not indicate to you that we are somewhat disappointed with the manner in which the costing order is being portrayed in this report.

There is the suggestion that the costing order be re-examined in the light of the creation of VIA; that there has been a change of circumstance that makes the re-examination of that costing order imperative. If I may suggest, I do not believe that that is required.

The reason is that in 1976, when Transport Canada was contemplating the establishment of VIA, it commissioned an examination of railway costing. On the basis of these findings, the then Minister of Transport insisted that the costing regulations be the basis of establishing railway charges to VIA. It has never been our demand that we be bound by the costing regulations in the calculation of our charges to VIA. Those regulations were imposed upon the railway companies.

In the late 1970s, the Research Branch of the CTC also carried out a costing review, and in 1979 it tabled its five-volume report on that costing order. Some changes to the costing order have been made, one of them being the matter of income tax. Income tax was finally seen as a legitimate item of cost. The fact of the matter is that since 1969, the item of income tax was not recognized as a valid cost. So for almost 10 years no recognition had been given to that item of cost, although I venture to say that it is universally recognized by any expert in costing that income tax is a legitimate cost of doing business.

Also, a new classification of accounts was implemented effective January, 1982.

Next year the commission will be looking at the matter of cost of capital. In each one of those hearings—in each examination by the commission—all interested parties have had and will have an opportunity to appear. VIA appeared and made its views known with respect to changes proposed under the costing order.

Finally, as a result of much of the criticism with respect to the costing order, the government again reviewed this matter, and has come to the conclusion that the costing regulation is, and will likely continue to be, the appropriate method by which the railways may charge VIA for services rendered to it.

Further, there is the matter of the thirteenth and fourteenth bill, which has been qualified as surprise; which has been qualified as being outrageous; which has been qualified as being an attempt by the railway companies to hit VIA over the

*[Traduction]*

Dans la mesure où l'on prévoit que VIA obtiendra peut-être certains droits qu'elle ne possède pas actuellement, des droits qui pourraient porter atteinte à ceux de C.P. Rail, j'espère que vous préciserez dans vos recommandations que des représentants des deux sociétés ferroviaires soient consultés au cours de l'élaboration de la loi.

Quant aux questions relatives aux facteurs économiques et aux méthodes financières que l'on trouve à la page 10 du rapport, recommandation n° 4, honorables sénateurs, je mentirais en ne vous avouant pas que nous sommes quelque peu déçus de la façon dont l'on traite de l'ordonnance d'établissement des coûts dans ce rapport.

On propose de procéder à un nouvel examen de l'ordonnance d'établissement des coûts. La création de VIA et des changements intervenus dans le secteur ferroviaire rendraient cet examen nécessaire. A mon avis, pareil examen ne s'impose absolument pas.

En 1976, lorsque Transport Canada envisageait la création de VIA, il a exigé un examen du calcul des coûts ferroviaires. S'appuyant sur ces conclusions, le Ministre des Transports de l'époque a insisté pour que les frais facturés à VIA soient calculés selon le règlement d'établissement des coûts. Nous n'avons jamais voulu être liés par le règlement dans le calcul des frais que nous facturons à VIA; ce règlement a été imposé aux sociétés ferroviaires.

Vers la fin des années 70, le Service de recherche de la CCT a lui aussi procédé à un examen du calcul des frais, et en 1979, il a déposé son rapport en cinq volumes sur l'ordonnance d'établissement des coûts. Certaines modifications ont été apportées à cette ordonnance, dont l'une concerne l'impôt sur le revenu. On a enfin accepté de considérer l'impôt comme faisant partie des frais. Depuis 1969, l'impôt sur le revenu n'était pas reconnu à ce titre. Pendant presque 10 ans, on n'en a pas tenu compte dans les calculs, même si j'ose dire qu'il est reconnu universellement par tous les spécialistes en la matière que l'impôt sur le revenu est un coût légitime qui fait partie de toute transaction commerciale.

On a aussi adopté, à compter de janvier 1982, une nouvelle classification des comptes.

L'année prochaine, la Commission étudiera les coûts en capital. Au cours des audiences—lors de l'étude de chaque question par la commission—toutes les parties intéressées ont eu et auront l'occasion de comparaître. Des représentants de VIA ont comparu et ont fait connaître leurs sur les modifications proposées à l'ordonnance sur l'établissement des coûts.

Enfin, suite à toutes les critiques concernant l'ordonnance des coûts, le gouvernement a de nouveau étudié cette question et est venu à la conclusion que le règlement concernant le calcul des frais est, et continuera probablement d'être, la méthode qui s'impose pour le calcul des frais que les sociétés ferroviaires peuvent facturer à VIA pour les services rendus.

En outre, il y a la question de la treizième et de la quatorzième factures que l'on a qualifiée de surprenante et d'outrageante; on a dit qu'elle constituait une tentative par les sociétés ferroviaires d'attaquer VIA après qu'elle eut fermé ses



## [Text]

head after VIA had closed its books; which was qualified as a practice unheard of in business.

Let me step back a little and remind honourable senators that the railway companies are only allowed to charge VIA for the costs which the CTC determines would be avoided; that is to say, which would disappear after allowing for a reasonable period of time if rail passenger services were discontinued. This is the avoidable cost concept. It is also a concept which does not include all the costs that are actually incurred by the railways in the provision of the services. The railways are not entitled to receive any amounts for constant costs. If these costs, which are legitimate costs—there is no question here of inventing costs that do not exist; they have been recognized by experts as being a cost incurred—if these costs were recognized in the costing order, it would increase the charges to VIA by approximately 20 to 25 per cent.

Thus from the very requirements of this costing order, a number of conclusions follow. Firstly, that the railway is only partially compensated. In other words, the shareholders of Canadian Pacific are being continually asked by the Government of Canada to partially fund a service that the Government of Canada requires. I do not believe that there is any other private company in Canada that is being asked by the Government of Canada to ask its shareholders to fund a service that government believes the nation requires.

Secondly, the costing order only allows us to recoup our costs once those costs are incurred. Therefore, there is a time delay between the time the funds are received from VIA and the day that the costs are incurred. In order to allow for a budgetary process to occur, the railways must estimate what the costs will be somewhere down the road, and sometimes these estimates are made 16 months in advance. These estimates necessarily must make some assumptions with respect to the workloads, to inflation rates and, indeed, to the level of costs that will be incurred. The slightest variation in any of these factors—workload, inflation, the cost of material, cost of labour and fuel—will have an effect on the total amount of costs that are finally incurred by the railways. Finally, another inherent requirement is that we are not entitled to any final payment until such time as the CTC has audited the costs. As a result of these requirements, a mechanism had to be found, a mechanism which can reconcile the differences between the estimated costs and the actual costs that are incurred by the railways. That mechanism is the thirteenth bill. It does nothing more or nothing less than simply to allow the parties to reconcile the amounts that have been received to date from VIA and the actual costs that have been incurred by the railways.

The fourteenth bill is required in order to allow an adjustment to be made between what the commission determines has been legitimately incurred or incurred in accordance with the costing regulations and the amount the railway companies have received. Therefore, to say that the thirteenth bill and the fourteenth bill consistently require VIA to make greater payments to the railway companies is simply to say that with

## [Traduction]

livres; enfin, on l'a qualifiée de pratique sans précédent dans le milieu des affaires.

Permettez-moi de revenir un peu en arrière et de rappeler aux honorables sénateurs que les sociétés ferroviaires sont uniquement autorisées à facturer à VIA les frais qui, selon la CCT, pourraient être évités, c'est-à-dire qui seraient supprimés après une période de temps raisonnable si le service-voyageurs était discontinué. C'est le calcul des frais évitables. Il s'agit aussi d'un concept qui n'inclue pas tous les frais engagés par les sociétés ferroviaires dans la prestation des services. Les sociétés ferroviaires ne sont pas autorisées à recevoir des remboursements pour leurs frais constants. Si on tenait compte de ces frais, qui sont des frais légitimes—il n'est pas question ici d'inventer des frais qui n'existent pas; d'ailleurs ils sont reconnus par les spécialistes comme des frais véritables—dans l'ordonnance d'établissement des coûts, cela signifie que les frais de VIA augmenteraient d'environ 20 à 25 p. 100.

Donc, un certain nombre de conclusions s'imposent concernant cette ordonnance. D'abord, les sociétés ferroviaires ne sont indemnisées qu'en partie. En d'autres termes, le gouvernement du Canada demande constamment aux actionnaires du CP de financer partiellement un service dont il a besoin. Je ne crois pas qu'il existe au Canada une autre société privée qui soit priée par le gouvernement de demander à ses actionnaires de financer un service jugé indispensable au pays par ce même gouvernement.

En second lieu, l'ordonnance ne nous autorise à récupérer nos frais qu'une fois qu'ils ont été engagés. Il y a donc un délai entre le moment où VIA Rail paie son dû et le jour où les frais sont subis. Pour préparer leur budget, les chemins de fer doivent établir des prévisions des coûts, parfois seize mois à l'avance. Ces prévisions s'appuient nécessairement sur certaines hypothèses relatives à la charge de travail, au taux d'inflation et à l'importance des frais à engager. La moindre variation, de l'un des facteurs suivants—charge de travail, inflation, coût du matériel, de la main-d'œuvre ou du carburant—aura des répercussions sur le montant total des frais que devront assumer en dernier ressort les chemins de fer. Pour terminer, une autre exigence inhérente réside dans le fait que nous n'avons pas le droit de recevoir un paiement définitif tant que la CCT n'a pas procédé à une vérification des frais. À cause de ces contraintes, il a fallu mettre au point un mécanisme permettant de faire concorder les différences entre les frais estimés et les frais réels assumés par les chemins de fer. Ce mécanisme constitue la treizième facture. Il ne fait ni plus ni moins que permettre aux parties de faire concorder les montants qui ont été reçus à ce jour de VIA Rail et les frais réels subis par les sociétés ferroviaires.

Quant à la quatorzième facture, elle est nécessaire pour permettre un réajustement entre les frais qui ont été légitimement subis de l'avis de la Commission ou qui ont été subis conformément au règlement sur le calcul des frais et les montants que les sociétés ferroviaires ont reçus. En conséquence, déclarer que les treizième et quatorzième factures obligent VIA Rail à faire des versements plus importants aux



*[Text]*

respect to those amounts the railway companies have been underpaid.

Honourable senators, if I were to try to alleviate that problem of the thirteenth and fourteenth bill, I would simply ask that I be allowed to charge an allowance for contingencies. CP would then be able to pay back certain amounts to VIA.

Finally, may I give you some figures intending to demonstrate the amounts of money we are talking about. During the period of 1978 to 1981 inclusive, CP's actual charges to VIA, as measured by the settlement invoice for 1978 and 1979 and the annual invoices for 1980 and 1981, have totalled \$202.5 million. The original anticipated costs for this period was \$198.3 million, a difference of \$4.2 million or 2.1 per cent. I think it is to the credit of CP to be able to predict, as closely as it did, the estimated costs and the final costs that were incurred.

Since the issuance of the VIA report, we are particularly pleased to note that there has been an understanding of all parties with respect to this matter of the thirteenth and fourteenth bill. It has now been perceived by all, I hope, that it is largely a budgetary problem, namely that the thirteenth and fourteenth bill creates a problem only if those amounts were not properly foreseen as being probable and likely. Consequently, discussions are under way to allow government to anticipate more accurately the level of further charges generated by the thirteenth and fourteenth bill. Indeed, it is Canadian Pacific's interest not to have a thirteenth and fourteenth bill. We do not want to wait one or two years to be paid for our services. Therefore, it is our hope that by a full understanding by government of the implications of the thirteenth and fourteenth bill, that budgetary provisions be made to allow the timely payment of these amounts.

The next matter that I wish to deal with is your criticism about productivity. That is to be found on page 12, and it is still dealing with Recommendation No. 4. It is the critique of this committee that the costing system is one which purportedly does not ensure productivity. To put this issue into some perspective, may I point out to you that in 1980 CP received \$67 million from VIA. The total cost of CP for the same year was \$1.88 billion. The amounts received by CP from VIA therefore represent 3.5 per cent of the total business of CP. The management of CP makes no distinction as to productivity between freight and passenger services. You cannot, from a management point of view, decide that 97 or 98 per cent of your business is going to be run efficiently and have that same management determine that 3 per cent will be run inefficiently. It is impossible. It is against everything that we try to do within the railway business.

It is in our interest—and our continuous efforts prove it—to be as productive as possible. The impression is created that somehow or other CP makes a distinction that over here is VIA work which shall be done inefficiently, and over here you

*[Traduction]*

sociétés ferroviaires revient simplement à dire qu'en ce qui concerne ces montants, les sociétés de chemins de fer avaient été insuffisamment rétribuées.

Honorables sénateurs, si je devais essayer de remédier au problème des treizième et quatorzième factures, je demanderais simplement d'être autorisé à prévoir une indemnité pour les imprévus. Le CP serait alors en mesure de rembourser certains montants à VIA Rail.

Pour terminer, permettez-moi de vous indiquer quelques chiffres pour donner une idée des sommes qui sont en jeu. Au cours de la période s'étendant de 1978 à 1981 inclusivement, les frais imputés à VIA Rail, par le CP calculés à partir de la facture de règlement pour 1978 et 1979, et les factures annuelles pour 1980 et 1981, ont totalisé 202,5 millions de dollars. Les frais prévus à l'origine pour cette période étaient de 198,3 millions de dollars, soit une différence de 4,2 millions de dollars ou de 2,1 p. 100. Je pense que c'est tout à l'honneur du CP de pouvoir faire des prévisions aussi exactes, la différence entre les frais prévus et les frais définitifs subis étant minime.

Depuis la publication du rapport de VIA Rail, nous sommes particulièrement heureux de constater que toutes les parties se sont entendues sur cette question des treizième et quatorzième factures. J'espère que maintenant tout le monde s'est rendu compte qu'il s'agit d'un problème strictement budgétaire, à savoir que les treizième et quatorzième factures ne causent un problème que si les prévisions visant ces sommes sont erronées. En conséquence, des discussions sont en cours pour permettre au gouvernement de prévoir de façon plus précise l'importance des nouvelles charges engendrées par ces factures. En fait, il est dans l'intérêt du CP de ne pas avoir de treizième et de quatorzième factures. Nous ne voulons pas attendre un an ou deux le paiement de nos services. Nous espérons donc que la parfaite compréhension par le gouvernement des répercussions, de ces factures l'inviter à prendre des dispositions budgétaires en vue de payer ces sommes en temps voulu.

La question suivante dont je désire parler a trait à votre critique au sujet de la productivité. Elle se trouve à la page 12 et il s'agit toujours de la recommandation n° 4. Le comité a reproché au système d'établissement des coûts de ne pas favoriser la productivité. Pour placer cette question en perspective, puis-je faire remarquer qu'en 1980, le CP a reçu 67 million de dollars de VIA Rail. Pour la même année, le total des frais du CP s'élevait à 1,88 milliard de dollars. Le montant reçu de VIA Rail par le CP représente donc 3,5 p. 100 du chiffre d'affaires total du CP. La direction du CP n'établit pas de distinctions entre la productivité du service marchandises et celle du service voyageurs. Dans une optique de gestion, vous ne pouvez pas décider que 97 ou 98 p. 100 de votre entreprise vont être exploités de façon efficace alors que les 3 p. 100 restants ne le seront pas. C'est impossible. Cela va à l'encontre de tout ce que nous essayons de réaliser dans le secteur ferroviaire.

Nous nous efforçons sans cesse d'en accroître la productivité, et c'est dans notre intérêt. On a l'impression que d'une façon ou d'une autre, le CP établit une distinction selon laquelle le service de VIA Rail doit être assuré de façon

## [Text]

are doing freight work which shall be done efficiently. That is simply not factual.

Furthermore, under the costing regulation any productivity increase is being automatically passed on to VIA. To give you an example, let us suppose that management decides to purchase a new machine which will more efficiently turn diesel wheels. Those wheels are both VIA wheels and CP freight wheels. A decrease in the cost of doing that work is, under the costing order, automatically passed through to VIA. As another example, let us suppose that CP decides to lengthen a siding on its main line. The lengthening of that siding will benefit VIA as it benefits freight. It is automatically passed through to VIA with 100 per cent of the savings and at no cost to VIA. Therefore, we cannot support recommendation No. 4, and we urge you to review that.

Recommendation No. 5 deals with the delays in the CTC audit. We agree that those delays should be minimized. On page 13 of your report you state:

What corporation could explain to its shareholders that audits for tens and indeed hundreds of millions of dollars of expenditures would not be available promptly?

CP has worked under those delays since the inception of the costing order, that is, since 1970.

Dealing with recommendation No. 6, it seems that the committee was impressed by the Amtrak experience in the United States. As I understand your report, you note an essential difference between Amtrak's costing and VIA's. As regards VIA, the railways are entitled to recover their variable costs whereas, in the United States, the railways receive only directly related costs. In its report to you, the CTC has estimated that this would reduce the charges to VIA by some \$25 million to \$35 million.

I would also urge you to consider the very important qualifying remarks of the commission concerning the differences between VIA and Amtrak. Amtrak does its own maintenance, and it also owns some of its own track. With respect to those activities, Amtrak is paid 100 per cent of all its costs, whether those costs be short-term, long-term, variable, constant or common costs. If VIA were to take over all of its maintenance or were to own its own right of way, then, presumably—and if the Government of Canada were still to fund VIA—the Government of Canada would pay to VIA all of its costs. No distinction is being made here between short-run, long-run, variable, common, or constant costs. All costs are paid for. Indeed, that is what is happening right now. The Government of Canada is paying VIA all of its costs and makes no distinction whether those costs are short-term, long-term, constant, variable or common.

## [Traduction]

inefficace alors que le transport de marchandise lui, doit être un modèle d'efficacité. Cela ne correspond tout simplement pas à la réalité.

En outre, en vertu du règlement sur le calcul des coûts, toute augmentation de la productivité est automatiquement créditée à VIA Rail. Pour vous donner un exemple, supposons que la direction décide d'acheter une nouvelle machine permettant de faire tourner plus efficacement les roues actionnées au diesel. Ces roues servent à la fois au service voyageurs du VIA Rail et au transport des marchandises du CP. En vertu de l'ordonnance concernant l'établissement des coûts, une diminution du coût pour l'accomplissement de ce travail est automatiquement créditée à VIA Rail. Prenons un autre exemple, supposons que le CP décide d'allonger une voie d'évitement sur sa ligne principale. L'allongement de cet évitement profitera au service de VIA Rail, aussi bien au transport des marchandises. Cet avantage est automatiquement crédité à VIA Rail avec 100 p. 100 des économies réalisées, sans qu'il ne lui en coûte rien. En conséquence, nous ne pouvons appuyer la recommandation n° 4 et nous vous demandons de la réviser.

La recommandation n° 5 traite des délais dans la vérification effectuée par la CCT. Nous convenons que ces délais doivent être réduits au minimum. À la page 13 de votre rapport vous déclarez:

Quelle société pourrait justifier auprès de ses actionnaires que les vérifications concernant des dépenses de l'ordre de milliers, voire de centaines de millions de dollars, traînent en longueur?

Le CP endure ces retards depuis l'adoption de l'Ordonnance sur les coûts, soit depuis 1970.

Quant à la recommandation n° 6, il semble que le Comité ait été impressionné par l'expérience d'Amtrak aux États-Unis. Si j'ai bien compris votre rapport, vous établissez une différence fondamentale entre Amtrak et VIA au chapitre des coûts. Dans le cas de VIA, la compagnie a le droit de récupérer ses frais variables alors qu'aux États-Unis, les compagnies de chemins de fer ne récupèrent que leurs frais directement connexes. Dans le rapport qu'elle vous a remis, la CCT estime que cela réduirait le fardeau financier de VIA de quelque 25 à 35 millions de dollars.

Je vous demande instamment de tenir également compte des précisions très importantes que la Commission a apportées au sujet des différences entre VIA et Amtrak. Amtrak entretient elle-même son matériel roulant et possède une certaine partie de ses rails. Amtrak est défrayée de la totalité de ses frais dans ces domaines, qu'il s'agisse de frais à court terme, à long terme, variables, constants ou courants. Si VIA devait prendre à son compte tous ses frais d'entretien ou posséder ses propres rails et si le gouvernement du Canada devait continuer de financer VIA, on peut présumer que le gouvernement défraierait VIA de tous ces frais. On ne fait ici aucune différence entre les frais à court terme, à long terme, variables, courants ou constants. Tous les frais seraient payés. En fait, c'est comme cela que cela se passe présentement. Le gouvernement du Canada défraie VIA de toutes ses dépenses, qu'il s'agisse de frais à court terme, à long terme, constants, variables ou courants.



[Text]

Therefore, the so-called "benefit" to VIA of \$25 million to \$35 million should be reviewed if the Government of Canada were to oblige VIA to do its own maintenance and to acquire its own right of way. Furthermore, adoption of the Amtrak experience would have the effect of asking the railways, in this case Canadian Pacific, to make a further contribution towards the running of passenger train services. In other words, if that recommendation were to be accepted, the shareholders of CP would be asked to make a further contribution.

Finally, CTC cites an interesting statistic in its report, which I would urge you to consider and, if appropriate, include in your report. There is a comparison between the cost-per-car-mile of VIA and that of Amtrak for 1980. This comparison is expressed in Canadian dollars. Outside the corridor owned by Amtrak, the cost-per-car-mile to VIA is \$4.47, and the cost to Amtrak is \$5.09. Within the corridor the cost to Amtrak is \$8.51. It seems to me that VIA does extremely well when compared to Amtrak.

As regards recommendation No. 7, which deals with increased contribution by the railways for railway passes, I would simply subscribe to the explanation given by the chief executive officer of VIA, and that is, that an agreement has been reached between the railways and VIA with respect to this item.

**Senator Riley:** Would you repeat that please?

**Mr. Wendlandt:** An agreement has been reached between VIA and the railways respecting the matter of a contribution towards travel passes.

**Senator Riley:** That does not mean it is equitable from our standpoint.

**Mr. Wendlandt:** Yes, but surely VIA, having agreed to this new agreement, must have felt that it was equitable.

**The Chairman:** That does not necessarily follow. However, we did not intend to interrupt your statement.

**Mr. Wendlandt:** Finally, dealing with recommendations Nos. 8 and 9, respecting the transfer of stations to VIA, let me again reiterate CP's position with respect to stations. We remain available for negotiations with respect to the transfer of those stations formerly required and solely used in the provisions of passenger train services. We have indicated that the basis of that transfer will be, in the event of a sale, on the basis of a net-book value, and in the event of a lease, on the basis of the costing order.

We have no comments with respect to recommendation No. 10.

Recommendation No. 11 deals with commuter train services. I would simply bring to your attention that CP has entered into an agreement with the CTCUM regarding passenger train services.

**The Chairman:** What do those initial letters stand for?

**Mr. Wendlandt:** La commission de transport de la communauté urbaine de Montréal, which is the transportation authority for the urban community of Montreal.

[Traduction]

Par conséquent, le prétendu «avantage» de 25 à 35 millions de dollars devrait être révisé si le gouvernement fédéral devait obliger VIA à faire elle-même ses travaux d'entretien et à acquérir ses propres rails. En outre, si on faisait l'expérience Amtrak au Canada, cela reviendrait à demander aux sociétés ferroviaires, dans ce cas-ci au Canadien Pacifique, de faire un effort de plus pour assurer le service passager dans leurs trains. En d'autres termes, si cette recommandation était acceptée, les actionnaires du CP seraient priés d'investir davantage.

Enfin, la CCT cite dans son rapport une statistique intéressante que je vous prierais d'étudier et, si elle est pertinente, d'inclure dans votre rapport. Il s'agit d'une comparaison entre le coût par voiture/mille chez VIA et celui d'Amtrak en 1980. Les chiffres sont en dollars canadiens. À l'extérieur du corridor appartenant à Amtrak, le coût par voiture/mille que doit payer VIA est de 4,47 \$ et celui d'Amtrak est de 5,09 \$. À l'intérieur de ce corridor, Amtrak doit payer 8,51 \$. Il me semble que VIA se tire extrêmement bien d'affaire comparativement à Amtrak.

En ce qui concerne la recommandation n° 7, qui demande aux sociétés ferroviaires d'investir plus dans le service de laissez-passer sur les trains, je souscrirais simplement à l'explication fournie par le chef de l'exécutif de VIA, à savoir que les sociétés ferroviaires et VIA ont signé une entente à ce sujet.

**Le sénateur Riley:** Voudriez-vous répéter, s'il vous plaît?

**M. Wendlandt:** La société VIA et les sociétés ferroviaires ont conclu une entente au sujet d'un investissement dans le domaine des laissez-passer.

**Le sénateur Riley:** Cela n'en fait pas une chose équitable à nos yeux.

**M. Wendlandt:** Sans doute, mais VIA ayant souscrit à cette nouvelle entente, elle doit l'avoir trouvée équitable, elle.

**Le président:** Pas nécessairement. Cependant, nous ne voulions pas vous interrompre dans le cours de votre déclaration.

**M. Wendlandt:** Enfin, pour en venir aux recommandations n° 8 et 9 qui portent sur le transfert des gares à VIA Rail, permettez-moi d'exposer de nouveau la position du CP à ce sujet. La Société reste disposée à négocier le transfert des gares qui étaient nécessaires au service de transport ferroviaire des passagers et qui ne servaient qu'à cela. Nous avons dit que ce transfert sera basé, dans l'éventualité d'une vente, sur la valeur comptable nette et, dans l'éventualité de la location des gares, sur l'ordonnance sur les coûts.

Nous n'avons fait aucun commentaire au sujet de la recommandation n° 10.

La recommandation n° 11 porte sur le service de trains de banlieue. Je vous ferai simplement remarquer que le CP a conclu une entente avec la C.T.C.U.M. au sujet du service de trains de banlieue.

**Le président:** Que représentent ces lettres?

**M. Wendlandt:** Ce sont les initiales de la Commission de transport de la communauté urbaine de Montréal qui administre tous les transports urbains dans la ville de Montréal.



[Text]

An agreement has been concluded which assures the Lakeshore commuter service for the next 10 years.

Thank you, Mr. Chairman. That completes my comments.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Wendlandt. I am sure you appreciate that, although the committee welcomes any criticism or comment upon its findings, it may be disposed to regard some of your comments as a rather spirited defence of the *status quo*, which might or might not meet with instant approval by the committee. Therefore, the committee may wish to examine the matter further. It is, without doubt, helpful to the committee to have informed criticism, made in the clear manner in which you have put it forward. After the committee has had time to consider this, I am sure it will wish to discuss it further with you.

I do not think the committee would be of a mind to try to impose, if it could, any unfairness upon the shareholders of a privately owned company, a crown corporation or, for that matter, anybody else. It does, however, feel that it has a duty to see that the Canadian taxpayer, as well as other interested parties, are treated fairly.

I know that members of the committee would like to ask questions now, but I would point out that our time has expired and, on behalf of the staff, I must say that they have to respond to commitments at 2 o'clock when the Senate meets, and they have not yet had an opportunity to eat lunch.

Although we would like to explore Mr. Wendlandt's observations with him now, unfortunately our time has expired. Regretfully, representatives from CN and other witnesses will not have an opportunity to be heard today.

I would ask the members of the committee to remain for a moment to discuss some procedural matters.

The committee adjourned.

[Traduction]

L'entente qui a été conclue assure le service de trains de banlieue Lakeshore pendant les dix prochaines années.

J'ai terminé, monsieur le président. Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Wendlandt. Vous comprenez certainement que, bien que le Comité accueille avec plaisir toute critique ou observation relatives à ses conclusions, il puisse incliner à considérer certains de vos commentaires comme une défense plutôt vigoureuse d'un *statu quo* qu'il n'est pas certain d'être disposé à approuver immédiatement. Par conséquent, le Comité pourrait souhaiter pousser plus avant l'étude de la question. Il ne fait aucun doute qu'il tire profit des critiques claires et bien fondées que vous avez formulées. Lorsque le Comité aura eu le temps de les étudier, je suis certain qu'il désirera en discuter de nouveau avec vous.

Je ne crois pas que le Comité songe jamais à imposer, même s'il le pouvait, une injustice quelconque aux actionnaires d'une société privée, d'une société de la Couronne ou, d'ailleurs, à qui ce que soit. Il estime cependant qu'il est de son devoir de faire en sorte que les contribuables canadiens soient traités avec autant de justice que toute autre partie intéressée.

Je sais que les membres du Comité aimeraient poser des questions maintenant, mais je leur ferai remarquer que le temps dont nous disposons est expiré et que notre personnel, qui doit honorer d'autres engagements à 14 heures, lorsque le Sénat se réunira, n'a pas encore eu le temps de déjeuner.

Nous aimerions étudier les observations de M. Wendlandt avec lui dès maintenant, mais malheureusement, nous n'en n'avons plus le temps. Par conséquent, et c'est très regrettable, il nous sera impossible d'entendre aujourd'hui les représentants du CN et les autres témoins.

Je demande aux membres du Comité de rester dans la salle quelques minutes encore car nous devons discuter de certaines questions de procédure.

(La séance est ajournée.)

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Imprimerie du gouvernement canadien,  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From VIA Rail Canada Inc.:*

Messrs. Pierre Franche, President and Chief Executive Officer, and

Gabriel Fortin, Q.C., Vice-President and Secretary of the Company.

*From C.P. Rail:*

Mr. H. C. Wendlandt, Senior Solicitor.

*De VIA Rail Canada Inc.:*

MM. Pierre Franche, président-directeur général et

Gabriel Fortin, c.r., vice-président des affaires juridiques et secrétaire général.

*De C.P. Rail:*

M. H. C. Wendlandt, avocat principal.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing Senate  
Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des Communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday March 17, 1983

Le jeudi 17 mars 1983

Issue No. 33

Fascicule n° 33

### Sixteenth Proceedings respecting:

The inquiry into the national  
rail passenger service provided  
to Canadians by VIA Rail Canada  
Inc.

### Seizième fascicule concernant:

L'étude portant sur le service  
ferroviaire national de transport  
de voyageurs assuré par VIA  
Rail Canada Inc.



WITNESS:  
(See back cover)

TÉMOIN:  
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Wood—(21)
Lucier	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Wood—(21)
Lucier	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Wednesday, October 28, 1981:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Riley, seconded by the Honourable Senator Bielish:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be instructed to inquire into and report upon the national rail passenger service provided to Canadians by VIA Rail Canada Inc. and, in particular, to examine

(a) the Federal Government's plans for reorganizing Canada's passenger train services announced by Transport Minister Jean-Luc Pepin on July 27, 1981;

(b) the changes in passenger train services effected by Order in Council P.C. 1981-2171, dated August 6, 1981, made pursuant to subsection 64(1) of the *National Transportation Act*; and

(c) the procedure followed by way of Order in Council P.C. 1981-2171 in varying the Canadian Transport Commission's Orders and Decisions respecting Canada's passenger train services.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le mercredi 28 octobre 1981:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Riley, appuyé par l'honorable sénateur Bielish,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit chargé de faire enquête et rapport sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par VIA Rail Canada Inc., et notamment d'étudier

a) les projets du gouvernement fédéral en matière de réorganisation des services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs, annoncés par le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le 27 juillet 1981;

b) les modifications apportées aux services ferroviaires de transport de voyageurs par le décret C.P. 1981-2171 du 6 août 1981, pris en application du paragraphe 64(1) de la *Loi nationale sur les transports*; et

c) la procédure suivie par le décret C.P. 1981-2171, pour modifier les arrêtés et décisions de la Commission canadienne des transports concernant les services ferroviaires canadiens de transport de voyageurs.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 17 MARS 1983  
(66)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit, à 11 h 20 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (*président*).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bell, Bonnell, Cottreau, Langlois, Petten, Riley et Rowe (8)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Le Moyne.

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. D. Macdonald.

*Témoins:*

*Du CN Rail Voyageurs, Montréal:*

Mr. J. Howard Easton, directeur général.

Le Comité reprend l'étude de son Ordre de renvoi du 28 octobre 1981 portant sur le service ferroviaire de Transport de voyageurs fourni par VIA RAIL Canada Inc.

Le président présente le témoin qui répond aux questions.

A 11 h 52, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 17, 1983  
(66)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 11:20 o'clock a.m. this day, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bell, Bonnell, Cottreau, Langlois, Petten, Riley and Rowe. (8)

*Other Senators present:* The Honourable Senator Le Moyne.

*In attendance:* From the Research Branch of the Library of Parliament: Mr. D. Macdonald.

*Witnesses:*

*From CN Rail Passenger, Montreal:*

Mr. J. Howard Easton, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of reference dated October 28, 1981 respecting rail passenger service provided to Canadians by VIA RAIL Canada Inc.

The Chairman introduced the witness who then proceeded to answer questions.

At 11:52 o'clock a.m., the Committee adjourned.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, March 17, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:15 a.m. to consider VIA Rail Passenger Services.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we have before us Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger, Montreal, and Mr. Walter Smith, Executive Representative, Canadian National Railways, Ottawa.

Perhaps you could commence, Mr. Easton.

**Mr. J. H. Easton, General Manager, CN Rail Passenger, Montreal:** Thank you, Mr. Chairman. I understand that I am the first witness to come before you in your new position as chairman of this committee and I should like to wish you well in your new duties. Hope my appearance this morning will start those proceedings off very well.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Easton.

**Mr. Easton:** I do not have an opening statement, but I am at the disposal of members of the committee in the event they wish to ask any questions.

**The Chairman:** Do you have any questions for Mr. Easton?

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I am not referring to the CN Passenger Services because we do not have any in Prince Edward Island, but in that province the CN is abandoning a lot of track. I understand that some of their applications for abandonment were not upheld and they had to maintain those tracks. Could you give us an up-to-date statement of what is taking place?

**Mr. Easton:** Mr. Chairman, I regret that I am not in a position to respond to the senator's question because I am not too familiar with the issue due to the fact that my responsibility with CN pertains to VIA passenger services and the relationship between CN and VIA on that matter. However, I understand there have been certain orders issued by the CTC covering the abandonment of certain parts of the railway line on the Island. Unfortunately, I am not personally familiar with the circumstances surrounding that.

**Senator Bonnell:** Therefore, we would have to have some other official from your department here to answer that question.

**Mr. Easton:** I would expect so, yes.

**Senator Riley:** Mr. Easton, do you know how much money was paid to CN by VIA Rail in 1978?

**Mr. Easton:** Yes, I do.

**Senator Riley:** How much was paid for train service operations?

**Mr. Easton:** Under the operating agreement, Senator, the amount that VIA paid CN, which was certified by the CTC, was \$9,173,958.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, jeudi 17 mars 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 11 h 15 pour examiner les services de trains de passagers VIA Rail.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous avons avec nous M. J. H. Easton, directeur général du service de trains de passagers du CN à Montréal et M. Walter Smith, représentant exécutif des chemins de fer du Canadien national à Ottawa.

Vous pourriez peut-être commencer, M. Easton.

**M. J. H. Easton, Direction, service de trains de passagers du CN, Montréal:** Merci, monsieur le président. Je crois être le premier témoin à comparaître devant vous depuis que vous avez été nommé président du Comité; aussi je désire vous souhaiter bonne chance dans vos nouvelles fonctions. J'espère que ma comparution ce matin constituera un bon départ.

**Le président:** Merci, M. Easton.

**M. Easton:** Je n'ai pas de déclaration préliminaire, mais je suis à la disposition des membres du Comité qui désireraient me poser des questions.

**Le président:** Avez-vous des questions à poser à M. Easton?

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, je ne parlerai pas du service de trains de passagers du CN car nous en n'avons pas dans l'Île-du-Prince-Édouard, mais le CN procède actuellement dans cette province à l'abandon de nombreuses voies ferrées. Je crois savoir que les demandes faites en ce sens n'ont pas été acceptées et que la société a dû poursuivre l'exploitation de ces voies ferrées. Pourriez-vous nous dire quelle est la situation à ce jour?

**M. Easton:** Monsieur le président, je regrette de ne pas être en mesure de répondre à la question du sénateur car je ne connais pas très bien cette question étant donné que mes fonctions au CN concernent surtout les services de trains de passagers VIA et les relations entre le CN et VIA. Toutefois, je crois savoir que la Commission canadienne des transports a émis certaines directives concernant l'abandon de certains tronçons de chemins de fer dans l'île. Malheureusement, je ne suis pas très bien informé des circonstances qui entourent la question.

**Le sénateur Bonnell:** Par conséquent, nous devons faire venir d'autres fonctionnaires de votre service pour répondre aux questions.

**M. Easton:** Je le crains.

**Le sénateur Riley:** M. Easton, savez-vous combien VIA Rail a versé à CN en 1978?

**M. Easton:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Combien a-t-on versé pour l'exploitation des services de trains?

**M. Easton:** En vertu de l'accord actuel sénateur, VIA a payé au CN, un montant de \$9,173,958, certifié par la Commission canadienne des transports.



[Text]

**Senator Riley:** How much was paid in 1979?

**Mr. Easton:** In 1979, that amount was \$199,383,938.

**Senator Riley:** How much was paid in 1980?

**Mr. Easton:** In 1980, the amount was \$282,739,900.

**The Chairman:** Senator Riley, in the report of the Public Accounts Committee of the other place dated February 24, 1983, at page 76 all those figures are given.

**Senator Riley:** I just want to have them on our record. How much was paid in 1981?

**Mr. Easton:** We have not received any audit results for 1981. Therefore, I am unable to give you a figure that corresponds to the ones given earlier.

**Senator Riley:** How much was paid for the first 8 months of the 1982?

**Mr. Easton:** The same thing applies for 1982. We have not actually billed VIA yet for the final month of 1982.

**Senator Riley:** Of the amount that you have billed them, how much did you get from them?

**Mr. Easton:** Unfortunately, I do not have the 1982 figures, but the amount of the 1981 figure, which includes the thirteenth invoice, is \$336,214,124, unaudited.

**Senator Riley:** The total that I have here for payments made to both CN and CP for train service operations for 1978, 1979, 1980, 1981 and 1982, that is, the total paid to the two railways in those years up to the end of the first eight months in 1982—is \$1,284,717,081. Would you agree that that was the approximate figure?

**Mr. Easton:** I am not familiar with the payments made to the Canadian Pacific, but it sounds as if it might be a reasonable amount.

**Senator Riley:** In 1978, the total payments made to CN and CP by VIA Rail were \$17,509,523. The amount received from the government by way of subsidy by VIA Rail for 1978 was \$27,200,000. In 1979, it was \$253,300,000. In 1980, it was \$322,100,000. In 1981, it was \$422,300,000. In 1982—these are only partial payments for 1981 and 1982—the amount was \$449,100,000. That made a total of payments received from the government over that period of \$1,456,000,000. The figures that I have indicate that most of the money, if not all of it, received by VIA RAIL from the Government of Canada went to the CN and CP.

**Mr. Easton:** I understand from figures VIA has quoted that approximately two-thirds of their total cost of doing business is represented by the contract that they have with CN and CP. The balance of one-third is their own administrative and operating costs.

**Senator Riley:** Do you agree, however, that most if not all of the money that they have received from the Government of Canada has gone to the railways.

**Mr. Easton:** I would say, senator, a large portion of it certainly has, but if you look at the record in terms of the revenues that VIA takes in and the expenses that they have, using those proportions of one-third and two-thirds, you can

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Et combien en 1979?

**M. Easton:** En 1979, ce montant était \$199,383,938.

**Le sénateur Riley:** Combien VIA a-t-il payé en 1980?

**M. Easton:** En 1980, le montant était de \$282,739,900.

**Le président:** Sénateur Riley, toutes ces données apparaissent à la page 76 du rapport du Comité des comptes publics de la Chambre des communes, en date du 24 février 1983.

**Le sénateur Riley:** Je désire les connaître pour les fins du compte rendu. Combien VIA a-t-il payé en 1981?

**M. Easton:** Nous n'avons pas reçu les résultats de la vérification pour 1981. Je ne suis donc pas en mesure de vous donner les chiffres à cet égard.

**Le sénateur Riley:** A combien se chiffrent les versements pour les 8 premiers mois de 1982?

**M. Easton:** La même chose s'applique à 1982. Nous n'avons pas encore envoyé la facture à Via pour le dernier mois de 1982.

**Le sénateur Riley:** Quelle partie avez-vous reçue du montant que vous leur avez facturé?

**M. Easton:** Malheureusement, je n'ai pas les données pour 1982, mais pour 1981, qui inclue la treizième facture réglée, le montant est de \$336,214,124, sans vérification.

**Le sénateur Riley:** Les sommes versées au CN et au CP pour l'exploitation des services de trains de voyageurs en 1978, 1979, 1980, 1981 et pendant les huit premiers mois de 1982, c'est-à-dire, le montant versé aux deux sociétés ferroviaires pendant ces années jusqu'à la fin des huit premiers mois de 1982 et de \$1,284,717,081. Selon vous, ce montant est-il exact?

**M. Easton:** Je ne connais pas très bien le montant versé au Canadien pacifique mais cela me semble raisonnable.

**Le sénateur Riley:** En 1978, Via Rail a versé au CN et au CP \$17,509,523 et a reçu \$27,200,000 sous forme de subventions du gouvernement. En 1979, les subventions atteignaient \$253,300,000; \$322,100,000 en 1980; \$422,300,000 en 1981 et \$449,100,000 en 1982, c'est-à-dire seulement des paiements partiels pour 1981 et 1982. Les montants reçus du gouvernement pour cette période totalisent donc \$1,456,000,000. D'après les chiffres, la majeure partie sinon la totalité de l'argent qu'a reçu Via Rail du gouvernement du Canada a été versée au CN et au CP.

**M. Easton:** Les chiffres que VIA Rail a fournis semblent indiquer que les deux-tiers environ de tous ses coûts d'exploitation commerciale proviennent du contrat qui lie cette société au CN et au CP. Le tiers qui reste correspond à ses propres coûts d'administration et d'exploitation.

**Le sénateur Riley:** Convenez-vous toutefois que la majeure partie sinon la totalité de l'argent qu'a versé le gouvernement canadien est allé aux chemins de fer?

**M. Easton:** A mon avis, sénateur, une bonne partie de l'argent a été consacrée aux chemins de fer, mais si vous considérez la situation en termes de revenus ajoutés aux recettes de VIA et de dépenses dans les proportions d'un tiers

[Text]

draw your own conclusions fairly quickly as to the source and application of the funds at VIA.

**Senator Riley:** Does it not mean that they are running behind; that they have to be more heavily subsidized if they are going to survive, and this is mainly because of the fact that most if not all of the money that they have received from the government goes to the railways by way of train service operation.

**Mr. Easton:** I am referring to a recent annual report of VIA's for the year 1981. I believe that they generate something between 25 and 30 per cent of their costs in the ways of revenues from the users of the transportation service. In other words, they themselves can only cover one-third of their total cost from the fare box. The balance of two-thirds is made up by the government. These are approximate figures. They are not designed to be precise in every respect.

**Senator Riley:** How much of an operating deficit did VIA have, according to that last annual report that you referred to?

**Mr. Easton:** I am afraid I don't recall the exact figure; I only recall the proportions that I referred to. As a matter of fact, I don't think VIA reports a deficit, because they classify government payments as revenue. I think they reported a profit on their books.

**Senator Riley:** No more questions, thank you Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Rowe.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, the question in my mind has been there for a long time and I am not sure whether it is fair to ask it of any of the officials of VIA because really the question involves, in the final analysis, government policy.

Is VIA, at the behest of the Department of Transport or whatever, committed to eliminating all unprofitable passenger services in Canada? You heard Senator Bonnell a moment ago saying that he had nothing to ask about PEI because there are no passenger rail services there. I have to report a similar situation from my province, and there have been drastic reductions in the services in some of the other provinces, notably Nova Scotia and New Brunswick.

Does this mean that, as a matter of long-term, deliberate policy, nonprofitable passenger services across Canada will be eliminated?

**Mr. Easton:** Senator, I wouldn't presume to be able to answer that question in those terms. The facts are on the record and can be examined and you can draw conclusions from them. There is no question that CN/CP were losing money on passenger services before VIA came along. Unfortunately, the way the statutes were drawn up, they were only able to earn 80 per cent of their losses and, in order to get access to those losses under the statutes, they had to make application to abandon the service to qualify for a determination and, therefore, a discontinuance was applied for for

[Traduction]

et de deux-tiers respectivement, vous pouvez rapidement tirer vos conclusions quant à la source et à l'utilisation des fonds à la société VIA.

**Le sénateur Riley:** Cela ne signifie-t-il pas que VIA accuse un déficit. La société ne peut survivre qu'avec des subventions importantes et cela est principalement dû au fait que la majeure partie sinon la totalité des fonds qu'elle reçoit du gouvernement est investie dans l'exploitation des services de trains de passagers.

**M. Easton:** D'après le récent rapport annuel de VIA pour l'année 1981, il me semble que cette société réussit à financer entre 25 p. 100 et 30 p. 100 de ses coûts grâce à ses revenus des services de train de passagers; en d'autres mots, elle ne couvre qu'un tiers de ses coûts d'exploitation totaux grâce au tarif que payent les voyageurs. Les deux-tiers qui restent sont supportés par le gouvernement. Il s'agit de chiffres approximatifs. Ne les prenez pas comme des données précises.

**Le sénateur Riley:** Quel était le déficit d'exploitation de VIA selon le dernier rapport annuel auquel vous faisiez allusion?

**M. Easton:** Je crains de ne pas me rappeler le montant exact; je me souviens seulement des proportions que j'ai mentionnées. En fait, je ne crois pas que VIA déclare de déficit car les paiements du gouvernement sont considérés comme des revenus. D'après les écritures comptables, il y aurait eu profit.

**Le sénateur Riley:** Je n'ai plus de question; je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Rowe.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, j'ai depuis longtemps une question à l'esprit mais je ne suis pas certain qu'elle concerne l'un des représentants de VIA puisqu'elle vise la politique gouvernementale.

Est-ce que VIA, sur l'ordre du ministère des Transports ou d'ailleurs, s'est engagé à supprimer tous les services de trains de passagers non rentables au Canada? Il y a quelques instants, le sénateur Bonnell déclarait qu'il n'avait pas de question à poser à ce sujet en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard puisqu'il n'y a pas de service de trains de passagers dans cette province. Je dois faire état d'une situation semblable dans ma province, mais dans certaines autres provinces, on a procédé à des réductions importantes des services, notamment en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick.

Cela signifie-t-il que la politique à long terme vise à éliminer tous les services de train de passagers non rentable au Canada?

**M. Easton:** Sénateur, je ne prétends pas pouvoir répondre à la question dans ces termes, mais les faits sont indiqués dans le compte-rendu; il vous suffit de les examiner et de tirer vos propres conclusions. Il ne fait pas de doute que le CN et le CP perdaient de l'argent dans les services de trains de passagers avant l'arrivée de VIA. Malheureusement, à cause de la façon dont leurs statuts étaient rédigés ces sociétés ne pouvaient récupérer que 80 p. 100 de leurs pertes et pour y avoir droit en vertu de la loi, elles ont dû faire une demande en vue d'abandonner le service afin d'être admissibles à un règlement; c'est



[Text]

virtually every passenger service in Canada. However, that is not to say in any way that that qualification in law, in effect, meant that one should draw the conclusion that every passenger train in Canada should be discontinued.

**Senator Rowe:** Every unprofitable passenger train.

**Mr. Easton:** You could draw the conclusion that, since every passenger train in Canada is unprofitable, the solution to the problem is to stop operating passenger trains, but again I emphasize that under no circumstances have I ever heard anybody suggest, as a matter of national policy, that that is what we should do.

There are services operated in remote areas of the country where there is little alternative in terms of other means of transportation. On the other hand, in the denser corridors you have all sorts of competition. There are circumstances where you can draw your own conclusions as to whether or not service needs to be provided, and it is very much a matter of national policy.

CN, in appearing here today, in this situation should be seen as a contractor providing services to a corporation which has been chartered to do this work. Their role is to perform these services in accordance with the contract and in keeping with the national interest expressed in the Railway Act and the National Transportation Act. At the moment we do not hold any particular brief for the marketing or lack of marketing in passenger services. Our role is to be the servant, either of the federal policy or of the crown corporation charged with that responsibility.

**Senator Rowe:** I appreciate that this is not really your responsibility and it would not be fair to expect you to comment too much but the way things are going, with services now eliminated in Prince Edward Island and Newfoundland completely and heavily reduced in other provinces, what we are likely to end up with is that the most unprofitable ones will be eliminated. This would lead us to infer that what we are likely to be left with are the most profitable ones, which everybody knows are somewhere in the corridor between Windsor and Quebec City.

If we as a nation are going to do that or going to be responsible for acquiescing in that policy, then we have to be logical and eliminate or drastically reduce all the other crown corporations that are unprofitable. Why not CBC? Why not the Post Office? The Post Office, as a crown corporation, is losing a great deal of money. Why not eliminate that and let private enterprise or someone else perform that function? It seems to me that, sooner or later, we will have no post office, anyway.

What I am getting at is that logic and consistency would seem to demand that we treat other unprofitable crown operations in the same way as we are treating the railways of Canada. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Le Moyne.

**Senator Le Moyne:** Some years ago, a late colleague of mine at the Prime Minister's Office, Jim Davey, conducted a

[Traduction]

pourquoi on a demandé d'abandonner presque tous les services de trains de passagers au Canada. Il ne faut pas en conclure pour autant que pour être admissible en vertu de la loi il faille supprimer tous les services de trains de passagers au Canada.

**Le sénateur Rowe:** Étant donné que les services de trains de passagers non rentables.

**M. Easton:** Vous pouvez conclure qu'étant donné que tous les services de trains de passagers au Canada ne sont pas rentables, la solution consisterait à supprimer ces services mais, je le répète, je n'ai jamais entendu quiconque prétendre que notre politique nationale devrait prévoir la suppression de tous les services.

Dans certaines régions éloignées, les services de trains de passagers constituent à peu près le seul moyen de transport. Par ailleurs, dans les corridors plus achalandés, d'autres moyens de transport font concurrence au train et dans ces cas, il est permis de tirer nos propres conclusions quant à l'opportunité de maintenir les services de trains de passagers et la question relève alors de la politique nationale.

Dans ce contexte, nous devons considérer le CN comme une entreprise qui s'est engagée par contrat à fournir des services à une société chargée d'effectuer ce travail. Leur rôle consiste à assurer ces services conformément au contrat et aux intérêts nationaux formulés par la Loi sur les chemins de fer et la Loi nationale sur les transports; aussi, à l'heure actuelle, nous ne tenons pas de dossier particulier sur la commercialisation et de l'absence de la commercialisation des services de trains de passagers. Notre rôle consiste à servir les intérêts de la politique fédérale ou ceux de la société de la couronne responsable du service.

**Le sénateur Rowe:** Je comprends que la question ne relève pas vraiment de vous et je ne suis pas en droit d'attendre que vous la commentiez en profondeur; toutefois, les services ayant été supprimés dans l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve et considérablement réduits dans d'autres provinces, il est probable que la plupart des services non rentables seront supprimés et que l'on conservera seulement les services les plus rentables qui, comme nous le savons tous, sont situés dans le corridor Windsor-Québec.

Je prévois que les choses se passeront ainsi et si nous devons procéder de la sorte et appliquer cette politique, nous devons, en toute logique, supprimer sinon réduire considérablement les activités de toutes les autres sociétés de la couronne qui ne sont pas rentables. Pourquoi pas la CBC? Pourquoi pas les Postes? Cette société de la couronne perd beaucoup d'argent. Pourquoi ne pas céder ces services à l'industrie privée. De toute façon j'ai l'impression que tôt ou tard nous nous retrouverons sans services postaux.

En fait, au nom de la logique et de la cohérence, nous devrions accorder le même traitement aux autres sociétés de la couronne non-rentables qu'aux services ferroviaires au Canada. Je vous remercie M. le Président.

**Le président:** Sénateur Le Moyne.

**Le sénateur Le Moyne:** Il y a quelques années, un ancien collègue à moi au bureau du Premier Ministre, M. Jim Davey,



[Text]

long study about passenger services in Canada. His conclusions amounted to if not dismantling at least a deep fragmentation of services.

I would like to know if the discussion paper before cabinet right now is linked to the intention expressed in that disastrous paper.

**Mr. Easton:** Senator, I don't know specifically what the discussion paper will do, except that I understand the minister intends to bring forward a paper to allow some public debate of the issue as a prelude to introducing legislation.

VIA at the moment does not have a constituent act of its own. I understand that there are three or four significant issues that the minister wants to bring before Parliament for the purpose of a discussion, and I would hope that those objectives that you have outlined would be provided for in that paper.

**The Chairman:** Any further questions?

**Senator Bell:** Would the witness be kind enough to give us some indication of what the new agreement will provide as far as CN and VIA are concerned?

**Mr. Easton:** CP Rail and CN Rail, following extensive negotiations at the end of 1982, reached agreement with VIA that extended existing operating agreements for a two-year period, that is, for 1982 and 1984.

In a separate memorandum, effective at the end of 1982, the parties agreed to provide a number of new initiatives to VIA. These initiatives include productivity studies for VIA in respect of a number of aspects of their operations which we perform for them under contract. We are also going to do another series of studies involving the transfer of certain maintenance work between CN and CP in order to allow VIA to consolidate certain types of maintenance with one railway rather than having both of them do this type of work. We have also agreed to undertake a comprehensive management information and cost control system for them in order to give VIA the type of enhanced data that they have been asking for in these negotiations.

That fairly well summarizes the situation. There is a lot of detail which I would not like to get into. I have given you the generality of the arrangements effective on January 1.

**Senator Bell:** It sounds a bit more practical than the previous agreement.

**Mr. Easton:** My next statement really may be on behalf of the three parties involved. In my view, it was very important for the parties to have been able to reach an agreement in Montreal without the minister's intervention or assistance. That bodes well for our longer-term relationship. I believe the minister was particularly pleased with that. He certainly conveyed the view to our management that he was more than pleased that the railways and VIA were able to settle this matter in Montreal.

[Traduction]

a effectué une longue étude, des services de trains de passagers au Canada. Il a conclu qu'il faudrait démanteler ou du moins beaucoup fragmenter les services.

J'aimerais savoir si les conclusions du document de travail qui est maintenant devant le cabinet sont semblables à celles exprimées dans ce fameux document.

**M. Easton:** Monsieur le sénateur, je ne sais pas exactement ce que contient le document de travail, mais je sais que le ministre a l'intention de présenter un document afin qu'il y ait un débat public sur la question avant la présentation d'un projet de loi.

A l'heure actuelle, VIA n'a pas de statut constitutif propre. Il semble y avoir trois ou quatre importantes questions que le ministre voudrait soumettre au Parlement en vue de discussions, et j'espère que les objectifs dont vous avez parlé seront prévus dans ce document.

**Le président:** D'autres questions?

**Le sénateur Bell:** Le témoin aurait-il l'amabilité de nous indiquer en gros ce que comporte cette nouvelle entente entre le CN et VIA?

**M. Easton:** Suite à des négociations intensives tenues à la fin de 1982, CP Rail et CN Rail ont conclu une entente avec VIA selon laquelle les ententes d'exploitation existantes ont été prolongées pour une période de deux ans, c'est-à-dire pour 1982 et 1984.

Dans un mémoire distinct, qui est entré en vigueur à la fin de 1982, les parties ont convenu de fournir un certain nombre de nouveaux services à VIA. Ces services comportent notamment des études de productivité pour VIA relativement à certains aspects des activités que nous accomplissons pour eux sous contrat. Nous entreprendrons également une autre série d'études sur le transfert de certaines activités d'entretien entre le CN et le CP afin de permettre à VIA de consolider certains travaux d'entretien en un seul chemin de fer pour que les deux ne soient pas obligés d'effectuer ce genre de travaux. Nous avons également convenu de mettre sur pied un système exhaustif d'information de gestion et de contrôle des coûts afin de fournir à VIA le genre de données détaillées qu'elle demandait pendant les négociations.

Cela résume assez bien la situation. Il y a beaucoup plus de détails, mais je ne voudrais pas entrer là-dedans. Je vous ai exposé les dispositions générales des ententes en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier.

**Le sénateur Bell:** Il semble que cet accord soit plus pratique que le précédent.

**M. Easton:** Ce que je vais dire maintenant pourrait réellement s'appliquer aux trois parties en cause. A mon avis, il était très important pour les parties d'avoir été capables de s'entendre à Montréal sans l'intervention ni l'aide du ministre. Cela augure bien pour nos relations à plus long terme. Je crois que le ministre était particulièrement heureux de cette situation. Il a indiqué à notre direction qu'il était plus qu'heureux que les chemins de fer et VIA aient été capables de régler cette question à Montréal.

[Text]

**Senator Bell:** Was there an improved agreement reached as far as property usage is concerned? I am thinking of the railway stations. I know there has been some difficulty in this regard.

**Mr. Easton:** One of the areas VIA is particularly concerned about is the use and development of station facilities. We are going to conduct a specific study in this regard.

I am not certain at this time that they are anxious to take possession of these buildings. I believe they are anxious to understand what staffs are employed there by us and we are anxious to know what staff they have. Some are exclusively employed by VIA; some are exclusively employed by CN; and some are joint. They may have a day shift man, and we may have a night shift man.

On a prototype basis, we are going to conduct a survey on the number of stations VIA has put forward, which is about 48. A joint team will visit the facilities, examine them in detail and determine what space is occupied by VIA and what space is occupied by the railways; what the general condition of the building is; what steps can be taken to improve costs; and what modifications might be necessary to make the building more suitable and practicable for VIA.

I am hoping that this joint undertaking will satisfy VIA that the services and facilities provided to them are satisfactory.

**Senator Bell:** How long did you say the agreement was to run?

**Mr. Easton:** Two years.

**Senator Bell:** I am concerned about the co-operation between the railways and VIA with regard to hotel arrangements. Is a future agreement foreseen in this regard? As an example, with the discontinuation of the Supercontinental passenger train of CN through Edmonton and Jasper, and so on, into Vancouver, Jasper Park Lodge, which is an extremely important money-maker and an asset to Canada, was very much left out on a limb. I would think that would be of great concern to VIA Rail as well as to the CN establishment. Is there any kind of agreement involving tourist promotion and that sort of thing?

**Mr. Easton:** I am not aware of a written agreement in this regard. I know that VIA is currently attempting to package up hotel and rail travel tours in eastern Canada. They are most anxious to fill all the seats on the train, and they have made some deals with the Queen Elizabeth Hotel in Montreal, for example, to the extent that that is a CN hotel. The arrangements I am referring to involve, more or less, promoting the use of trains and hotels as a joint undertaking.

In regard to the situation at Jasper, at the time the train service from Jasper to Vancouver was being discontinued, I had an informal conversation with our hotel people. I learned, somewhat to my surprise, that the amount of trade that the lodge did from the train was relatively small. The hotel management of CN was of the view that the hotel, being in

[Traduction]

**Le sénateur Bell:** Est-ce qu'on a conclu une meilleure entente au sujet de l'utilisation de la propriété? Je parle ici des gares de chemin de fer. Je sais qu'il y a eu certaines difficultés à ce sujet.

**M. Easton:** L'un des secteurs qui préoccupe particulièrement VIA est l'utilisation et la construction des installations dans les gares. Nous procéderons à une étude précise sur cette question.

Je ne suis pas certain pour l'instant qu'ils veulent vraiment prendre possession de ces immeubles. Je crois qu'ils veulent vraiment savoir quels seront les employés qui y travailleront pour nous et nous voulons savoir quels employés y travailleront pour eux. Certains sont employés exclusivement par VIA, d'autres sont employés exclusivement par le CN, et d'autres par les deux. Il se pourrait par exemple qu'un de leurs employés travaille le jour, et l'un des nôtres la nuit.

Nous procéderons tout d'abord à une enquête sur le nombre de gares VIA, qui en a environ 48. Une équipe mixte visitera les installations, les examinera attentivement, et déterminera l'espace qu'occupe VIA et l'espace qu'occupe les chemins de fer; les conditions générales de l'immeuble; les mesures à prendre pour améliorer les coûts; et les modifications nécessaires pour que l'immeuble convienne d'avantage à VIA et soit plus pratique.

J'espère que cette entreprise conjointe convaincra VIA que les services et les installations qui lui sont offerts sont satisfaisants.

**Le sénateur Bell:** Pendant combien de temps avez-vous dit que l'entente serait en vigueur?

**M. Easton:** Deux ans.

**Le sénateur Bell:** Je me préoccupe de la coopération entre les chemins de fer et VIA au sujet des hôtels. Est-ce qu'on prévoit une entente à ce sujet? A titre d'exemple, suite à l'abolition du train de passagers Supercontinental du CN qui passait par Edmonton et Jasper, et ainsi de suite, jusqu'à Vancouver, le Jasper Park Lodge, qui rapporte beaucoup d'argent et qui constitue un actif pour le Canada, n'a-t-il pas été laissé les mains vides. Je serais porté à croire que VIA Rail et l'hôtel s'en préoccuperaient beaucoup. Existe-t-il une sorte d'entente sur la promotion du tourisme et ce genre de choses?

**M. Easton:** Je ne connais aucune entente écrite à ce sujet. Je sais que VIA essaie actuellement de mettre sur pied des voyages organisés dans l'est du Canada, comprenant l'hôtel et le voyage par train. Il voudrait vendre toutes les places sur le train, et il a négocié certaines ententes avec l'hôtel le Reine Elizabeth à Montréal, par exemple, étant donné qu'il s'agit d'un hôtel du CN. Les ententes dont il est question portent plus ou moins sur la promotion de l'utilisation des trains et des hôtels ensemble.

Pour ce qui est de la situation à Jasper, au moment de l'interruption du service ferroviaire de Jasper à Vancouver, j'ai discuté de façon non officielle avec les représentants de l'hôtel. A ma grande surprise, j'ai appris que le chiffre d'affaires que représentait le train pour l'hôtel était relativement peu élevé. Selon la direction du CN, la position de l'hôtel sur le marché



*[Text]*

such a strong marketing position, could quite readily overcome the loss of something under 5 per cent of their trade which came from the train. They could do this by setting up their promotion and attracting other kinds of markets.

I am relaying the views of the hotel management now as distinct from the views of the community of Jasper. The hotel was of the view that they could surmount this difficulty, even considering the fact that historically the hotel and the passenger train were like bacon and eggs—they went together. In the early days, most of the people who stayed at the hotel came on the train, since that was the only way to get there. Now, most of the traffic that goes through Jasper comes by other means. We have now reached a point where the rail component in Jasper is relatively small. Of course, the lodge had the experience last summer of operating without the train, and, as I understand it, the hotel had a good year. I do not think any permanent scars have been inflicted on the hotel as a result of the loss of the passenger train service through Jasper.

I would once again point out that I am distinguishing between the community of Jasper and the hotel. I am reflecting the strictly informal observations of the hotel management people with whom I do not have a working relationship.

**Senator Bell:** I know that CN management will, naturally, have to make the decision in this regard. However, it seems to me that there should be an opportunity to promote a great deal more traffic along those lines.

Coming from British Columbia, I am aware of the amount of tourist traffic coming into the country from the Orient and from the United States. I believe we still have a relatively untapped source of income from this tourism. Many of these tourists would like to travel the circle tour by train.

I am sure that all of the capital costs must be written off by now, so it should be a tremendous money-maker both for CN, for CP and for the country. I would like to see more being done, but, at the same time, it is the companies' decision.

**Mr. Easton:** To the extent that you are making reference to the passenger train, I do not think that that was a railway decision. I am referring now to the circumstances surrounding the November 15, 1981 situation.

**Senator Bell:** Thank you.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Riley:** Mr. Easton, you mentioned specifically with respect to Jasper Park Lodge, that hotel guests arrive by other means. You said only five per cent go there by train. Dealing with the buses, who operates those?

**Mr. Easton:** Unfortunately, I cannot help you too much in that area, but I do know that there are charter bus tours and regular bus service. The lion's share of the business done by Jasper Park Lodge comes from the private automobile.

I am sure that the lodge has a record of that. That lodge is doing quite a convention business now and is attracting groups

*[Traduction]*

était si forte qu'elle pouvait facilement absorber la perte du volume d'affaires que représentait le train, soit un peu moins de 5 p. 100. Il suffirait d'entreprendre des activités de promotion et d'attirer d'autres genres de clients.

Il s'agit là des points de vue de la direction de l'hôtel, et non de celles de la collectivité de Jasper. La direction de l'hôtel était d'avis qu'elle pouvait surmonter ces difficultés, même en tenant compte du fait qu'historiquement, l'hôtel et le train de passagers étaient comme le bacon et les œufs—they allaient ensemble. A l'époque, la plupart des gens qui logeaient à l'hôtel arrivaient par train, parce que c'était le seul moyen de s'y rendre. Aujourd'hui, la plupart des gens qui passent par Jasper utilisent d'autres modes de transport. Le pourcentage de personnes qui arrivent à Jasper par train est maintenant relativement faible. Évidemment, l'hôtel a vu l'été dernier comment les choses se passaient sans le train, et si j'ai bien compris, l'hôtel a connu une bonne année. Je ne crois pas que l'hôtel restera à tout jamais marquée à cause de la perte du service de train de passagers à Jasper.

Je tiens une fois de plus à souligner que j'établis une distinction entre la collectivité de Jasper et l'hôtel. Je répète les observations officielles de la direction de l'hôtel avec qui je ne travaille pas habituellement.

**Le sénateur Bell:** Je sais que la direction du CN devra naturellement prendre la décision à cet égard. Je crois toutefois qu'on pourrait profiter de l'occasion pour promouvoir la circulation dans ce secteur.

Étant originaire de la Colombie-Britannique, je sais combien de touristes entrent au pays en provenance de l'Orient et des États-Unis. Je suis d'avis que nos ressources en tourisme sont relativement peu exploitées. Bon nombre de ces touristes aimeraient boucler le parcours en train.

Je suis convaincu que la totalité des coûts d'immobilisation ont été récupérés, de sorte que le CN, le CP et l'ensemble du pays pourraient faire beaucoup d'argent. J'aimerais qu'on s'occupe davantage de cet aspect, mais c'est la société de chemins de fer qui doit prendre la décision.

**M. Easton:** Si vous parlez du train de passagers, je ne crois pas vraiment qu'il s'agissait d'une décision de la société de chemins de fer. Je fais allusion aux circonstances qui ont entouré la situation du 15 novembre 1981.

**Le sénateur Bell:** Merci.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Riley:** M. Easton, vous avez indiqué, particulièrement pour ce qui est du Jasper Park Lodge, que les clients de l'hôtel utilisent d'autres modes de transport. Vous avez dit que 5 p. 100 seulement utilisait le train. Pour ce qui est des autobus, qui les exploitent?

**M. Easton:** Malheureusement, je ne peux pas vous aider beaucoup sur cette question, mais je sais qu'il y a des chartes-parties et un service régulier de transport par autobus. La grosse part des clients du Jasper Park Lodge arrivent en voitures privées.

Je suis convaincu que l'hôtel pourrait confirmer cela. L'hôtel organise maintenant beaucoup de conventions, et attire des



*[Text]*

from Alberta and British Columbia. The lion's share of those people go there by automobile. The highway system is excellent in and out of Jasper.

**Senator Riley:** Does CN operate any of those buses?

**Mr. Easton:** No. CN is not involved in any tourism promotion at the present time.

**Senator Rowe:** You are speaking only of western Canada now?

**Mr. Easton:** Yes.

**The Chairman:** Are there any further questions? In that event, I thank Mr. Easton for his presence today.

Before I entertain a motion to adjourn, I should like to inform the members of the committee that the next scheduled meeting is Wednesday, March 30, at 11:15 o'clock in the morning. At that time, we will hear from Mr. C. P. Wendlant, solicitor for Canadian Pacific, and Mr. Tittley and Mr. Mulder from the Department of Transport.

Though there is no meeting scheduled for next week, I should like to entertain a motion for adjournment to the call of the Chair.

**Senator Rowe:** I so move.

**The Chairman:** Is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

The committee adjourned.

*[Traduction]*

groupes de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. La majorité de ces gens arrivent en automobile. Le réseau routier est excellent à Jasper.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que le CN exploite des autobus?

**M. Easton:** Non. Le CN ne s'occupe aucunement de promotion de tourisme à l'heure actuelle.

**Le sénateur Rowe:** Cela ne s'applique qu'à l'Ouest du Canada?

**M. Easton:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Dans ce cas, je tiens à remercier M. Easton d'être venu aujourd'hui.

Avant de lever la séance, je tiens à aviser les membres du Comité que la prochaine réunion est prévue pour le mercredi 30 mars à 11 h 15. Les témoins seront M. C. P. Wendlant, avocat pour le compte du Canadien Pacifique, et M. Tittley et M. Mulder, du ministère des Transports.

Même si aucune réunion n'est prévue pour la semaine prochaine, j'aimerais présenter une motion d'ajournement jusqu'à nouvelle convention du président.

**Le sénateur Rowe:** J'en fais la proposition.

**Le président:** Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

Le séance est levée.











*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Printing Office,  
Supply and Services Canada,  
45 Sacré-Coeur Boulevard,  
Hull, Quebec, Canada, K1A 0S7*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Imprimerie du gouvernement canadien  
Approvisionnement et Services Canada,  
45, boulevard Sacré-Coeur,  
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

---

WITNESS—TÉMOIN

*From CN Rail Passenger, Montreal:*

Mr. J. Howard Easton, General Manager.

*Du CN Rail Voyageurs, Montréal:*

M. J. Howard Easton, directeur général.

CA 1  
YC 19  
783



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Special  
Committee of the Senate on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, September 28, 1983

Le mercredi 28 septembre 1983

**Issue No. 34**

**Fascicule n° 34**

**First Proceedings on**  
Bill C-155, An Act to facilitate  
the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

**Premier fascicule concernant**  
Projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Steuart	

\*Ex Officio Members

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Steuart	

\*Membres d'office

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, 22nd September, 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 28 SEPTEMBRE 1983  
(67)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit, à 14 h 06, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président)

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bell, Bonnell, Charbonneau, Côtteau, Doody, Langlois, Marshall, Muir, Rowe, Stollery. (11)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Frith et Roblin.

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité entame l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence».

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

A 16 h 12, le Comité poursuit ses délibérations à huis-clos.

A 16 h 30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, SEPTEMBER 28, 1983  
(67)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:06 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Present:* The Honourable Senators Adams, Bell, Bonnell, Charbonneau, Côtteau, Doody, Langlois, Marshall, Muir, Rowe, Stollery. (11)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Frith and Roblin.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

In compliance with its Order of Reference dated September 22nd, 1983, the Committee began consideration of the subject-matter of Bill C-155, "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the witnesses, who made a presentation and answered questions.

At 4:12 p.m., the Committee continued its deliberations in camera.

At 4:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, September 28, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 2 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, I will open my remarks by informing you of a change in our agenda, which I understand has been distributed to you. We will now start by hearing from three witnesses. They will make their opening statements after which there will be a question period. After we are through with the evidence I suggest that we sit *in camera* in order to elect a vice-chairman for the committee and in order to deal with other matters with respect to future meetings which are planned thus far.

The first witness will be Mr. Keith Thompson of the Canadian Transport Commission. He will be followed by Mr. Arthur Kroeger, former Deputy Minister of Transport, who was very active with respect to this bill when he was in that department. He is now with the Department of Economic Development. Following Mr. Kroeger will be Mr. Denis Lefebvre, who is Gen Counsel for the Minister of Transport. After we have heard their opening statements we will have a question period on the three presentations. Does that meet with the approval of honourable senators?

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, on a point of order. I note that the members here are all opposition members. I am wondering if it might not be wise to wait five minutes in order to facilitate those who are late.

**Senator Roblin:** I am not part of the quorum, Mr. Chairman. I am a ringer.

**The Chairman:** I understand that a reprint of the amended bill has been distributed.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, that brings up a point with respect to which I would like to have some information. What we have before us is the bill as reported from the committee with the amendments contained therein. This, of course, is not in its final stage and there are some 100 amendments pending in the House of Commons. I wonder how we will relate those amendments to this bill. If any of them are accepted it may make some pretty drastic changes in the structure of the bill. How do you propose to deal with those amendments?

**The Chairman:** The minister will be appearing before the committee on Tuesday evening next and he will inform us about the amendments which have been accepted by the government.

**Senator Roblin:** So he will be in a position to tell us which ones they are willing to accept?

**The Chairman:** That is right.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 28 septembre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier la teneur du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, j'aimerais d'abord vous informer d'un changement intervenu à notre calendrier qui vous a été distribué, si je ne m'abuse. Nous commencerons par entendre trois témoins. Ils feront leur déclaration préliminaire, puis suivra une période de questions, après quoi je propose que nous siégions à huis clos afin d'élire un vice-président du comité et de traiter d'autres questions concernant les réunions ultérieures prévues jusqu'à maintenant.

Le premier témoin sera M. Keith Thompson, de la Commission canadienne des transports. Nous entendrons ensuite M. Arthur Kroeger, ancien sous-ministre des Transports, qui s'est beaucoup occupé de ce projet de loi quand il était attaché à ce ministère. Il est maintenant au ministère de l'Expansion économique. Après M. Kroeger, nous entendrons M. Denis Lefebvre, conseiller général du ministre des Transports. Après leur déclaration préliminaire suivra une période de questions sur les trois exposés. Les honorables sénateurs approuvent-ils ces modalités?

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'invoque le règlement. Je constate que les membres ici présents font tous partie de l'opposition. Je me demande s'il ne serait pas sage d'attendre cinq minutes pour accommoder ceux qui sont en retard.

**Le sénateur Roblin:** Ne me comptez pas pour le quorum, monsieur le président. Je suis un observateur.

**Le président:** Je crois comprendre qu'une réimpression du projet de loi modifié a été distribuée.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, cela soulève une question sur laquelle j'aimerais avoir des renseignements. Nous avons ici le projet de loi modifié tel qu'il a été rapporté par le Comité. Évidemment, nous n'en sommes pas à l'étape finale. Il reste quelque 100 modifications en suspens à la Chambre des communes. Je me demande comment ces modifications seront rattachées à ce projet de loi. S'il y en a qui sont acceptées, il se pourrait qu'elles modifient radicalement la structure du projet de loi. Comment proposez-vous de traiter de ces modifications?

**Le président:** Le ministre comparaitra devant le Comité mardi soir prochain et nous informera des modifications qui ont été acceptées par le gouvernement.

**Le sénateur Roblin:** Il sera donc en mesure de nous indiquer celles qu'ils sont disposés à accepter?

**Le président:** C'est juste.

[Text]

(A short recess)

**The Chairman:** Honourable senators, I call the meeting to order. Our first witness is Mr. Keith Thompson of the Canadian Transport Commission.

**Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to commence by explaining a little of the background with respect to my participation in this matter. When the house committee began its consideration of this bill back in late June, it decided that it would require some support staff. At that time I was asked by the committee to temporarily leave my ordinary job as a lawyer with the Canadian Transport Commission and work with the committee throughout the duration of its hearings. Those hearings began in August and lasted until just recently. I will be returning to my regular job at the commission later this week.

As you have probably gathered from the press and from your friends this bill has been through a rather extensive process of public hearings in western Canada and in Quebec City. Following upon the trip on the road we had something in the order of a month of proceedings in Ottawa, which amounted to some 15 full days, and some more than full days, of hearings. That process resulted in about 89 or 90 amendments to the bill. There are some other fairly significant amendments which will be introduced in the house by the government. These amendments were not admitted during the committee stage because they either changed the intent of the bill or they would have exceeded the recommendation in the bill. As I have said, they are fairly significant amendments, and Mr. Kroeger would be better able to comment on their content. However, they basically deal with the establishment of a safety net which will limit the level transportation costs can rise to before there is government intervention. As the proposal now stands that will be a 10 per cent safety net. There will be an amendment which will add some additional crops and will therefore lift the tonnage cap from 31.1 to 31.4 or 31.5. There will be an important amendment to specify in clearer and stronger terms a review process to take place between now and 1986 which will look in a very searching way at the method of payment.

There may be other amendments, but, on the government side, those are the main amendments to be added.

I have not prepared any written remarks, but I shall go through the bill and outline in general terms what the purpose and intent of the bill is. The long title is:

"An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof."

That is, generally speaking, an accurate statement about the intention and scope of the bill.

Naturally, on the way to the achievement of that objective, certain important things will happen. For example, significantly more money will be paid to the railway companies as one of the steps by which grain handling will be improved in this country, but the ultimate impelling reason behind this legislation is to establish a series of events which will result in some sort of assurance that future grain production in western

[Traduction]

(Une courte pause)

**Le président:** Honorables sénateurs, je déclare la séance ouverte. Notre premier témoin est M. Keith Thompson, de la Commission canadienne des transports.

**M. Keith Thompson, conseiller principal, Commission canadienne des transports:** Merci, Monsieur le président. J'aimerais d'abord brosser un tableau général de ma participation à cette question. Lorsque le Comité de la Chambre a commencé à étudier ce projet de loi à la fin juin, il a décidé qu'il lui faudrait du personnel de soutien. A cette époque, le Comité m'a prié de quitter temporairement mon poste d'avocat à la Commission canadienne des transports pour travailler auprès de lui pendant la durée de ses audiences. Ces audiences ont commencé en août et se sont terminées il y a peu. Je reprendrai mes fonctions ordinaires à la Commission plus tard dans la semaine.

Comme les honorables sénateurs l'ont probablement appris par les journaux et par leurs amis, ce projet de loi a fait l'objet de nombreuses audiences publiques dans l'Ouest canadien et à Québec, puis nous sommes revenus et avons tenu des audiences à Ottawa pendant un mois, soit l'équivalent de quinze jours entiers, et certaines journées ont été particulièrement chargées. C'est ainsi que 89 ou 90 modifications ont été apportées au projet de loi. D'autres amendements assez importants seront déposés en Chambre par le gouvernement. Ces changements n'ont pas été acceptés à l'étape de l'étude en comité, soit parce qu'ils modifiaient l'esprit du projet de loi, soit parce qu'ils débordaient le cadre de la recommandation royale formulée dans le texte de loi. Comme je l'ai dit, il s'agit de modifications assez importantes et M. Kroeger est mieux placé que moi pour en commenter le contenu. Pour l'essentiel, elles concernent la création d'un filet de sécurité limitant l'augmentation des frais de transport avant que le gouvernement n'intervienne. Aux termes de la proposition actuelle, cette augmentation serait limitée à 10 p. 100. Une autre modification ajoutera certaines autres récoltes, portant ainsi le tonnage maximum de 31.3 à 31.4 ou 31.5. Une autre modification importante définira en termes plus clairs et plus précis un processus d'examen qui s'étalera jusqu'en 1986 et dont le but est d'approfondir la question du mode de paiement.

Il est possible qu'il y ait d'autres modifications, mais en ce qui concerne le gouvernement, ce sont les principales qui viendront s'ajouter aux autres.

Je n'ai pas d'observations écrites, mais je passerai en revue le projet de loi pour en décrire de façon générale l'esprit et l'objet. En voici le titre:

«Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence».

De façon générale, ce titre décrit bien l'esprit et la portée du projet de loi.

Évidemment, des choses importantes auront lieu avant que soit atteint cet objectif. Par exemple, beaucoup plus d'argent sera versé aux compagnies de chemins de fer dans le cadre des mesures prises pour améliorer la manutention du grain au Canada, mais en dernier ressort, cette loi vise à créer toute une série d'événements qui assureront que le grain qui sera à l'avenir produit dans l'Ouest canadien sera exporté grâce à un



## [Text]

Canada will be exported through an adequate railway system and that railway companies will receive adequate compensation. The most controversial objective is to devise a formula by which this can be achieved without putting all of the burden either on the government or on the producer. That particular objective requires the introduction of a complicated sharing process and program, about which more can be said later.

In Part I of the bill there is proposed the establishment of an administrative mechanism to implement and make this bill work. Up until now, there has been a person performing, more or less, the functions of an administrator, but without a solid legislative basis on which to operate. He has been performing a valuable service but has been doing so largely through the co-operation and goodwill of the various participants with whom he has had to deal. The general feeling is that his work has been successful and very useful.

During the Gilson process, and after the Gilson process for some time, there was a feeling that what was necessary was the establishment of a grain coordinating agency, a semi-autonomous body or a semi-independent body existing between the government on the one hand, and, on the other, all the participants who are necessary to make the grain system and grain handling system work.

As a careful examination of this idea took place, it was felt, not only by the government but by major participants—pools, and so forth—that perhaps the establishment of a new structure was not the answer, that that might introduce a kind of unresponsiveness between the grain handling job and the government, that there were already some fairly important semi-autonomous bodies in existence, such as the Canadian Wheat Board and Canadian Grain Commission, and so forth. It was, therefore, decided to scale down the concept, but not really to reduce the anticipated functions of that organization.

As a result of that, in the bill you will see that the administrator is now, in addition to being declared an agency of the government of Canada, a single person who will have staff and who will be located in Winnipeg. He or she will act as an overall co-ordinator of activity under this particular bill if and when it becomes law.

He or she will be responsible to the Minister of Transport; he or she will meet with members of a certain committee, about which we can talk later, and it will be his or her job to ensure that the system works and, if it does not work, to explain to the Minister why it is not working, and, conversely, to convey positions of the Government of Canada to the key players in this complex scheme.

His or her powers are basically the powers delegated by the minister. He or she will have some additional responsibilities, one of which over the next few years will be to establish a system of penalties and awards, if you like, on a trial basis. They will not be applied; they will simply be examined and proposed to the government. If they are accepted by the government, they could be implemented by regulation at a later time.

Basically, he or she will be the government's representative in the operation of this and will, therefore, carry a fairly heavy burden, especially during the first years. Basically, what he or she will be doing is building on and expanding the functions

## [Traduction]

bon réseau ferroviaire et que les compagnies de chemins de fer seront indemnisées comme il se doit. L'objectif le plus controversé consiste à trouver une formule qui ne mette pas tout le fardeau sur le gouvernement ou sur le producteur. Cet objectif requiert l'introduction d'un programme et de modalités de partage complexes, que nous pourrions détailler plus tard.

Dans la partie I du projet de loi, on propose la création d'un mécanisme administratif pour mettre en œuvre le projet de loi. Jusqu'à ce jour, il y avait quelqu'un qui faisait plus ou moins fonction d'administrateur, mais sans base législative solide. Il a été très utile, mais a dû compter sur la collaboration et la bonne volonté des divers participants avec lesquels il a eu à traiter. De manière générale, son travail a été fructueux et très utile.

Lors des travaux de l'équipe Gilson, et pendant une certaine période après, on pensait qu'il était nécessaire de créer un organisme de coordination semi-autonome qui fasse le lien entre le gouvernement et tous les participants nécessaires au fonctionnement du système de manutention du grain.

Après avoir examiné soigneusement cette idée, le gouvernement et les principaux participants—les syndicats et autres—ont jugé que la mise en place d'une nouvelle structure n'était peut-être pas la solution et qu'elle pourrait entraîner un manque de collaboration entre les manutentionnaires et le gouvernement. D'ailleurs, il y avait déjà des organismes semi-autonomes assez importants comme la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne du grain, etc. On a alors décidé de tempérer cette idée sans toutefois réduire les fonctions prévues pour cet organisme.

Vous constaterez donc dans le projet de loi que l'administrateur devient non seulement un organisme du gouvernement canadien, mais qu'il disposera quoique tout seul, d'un personnel et aura ses bureaux à Winnipeg. Il fera fonction de coordinateur général aux termes de ce projet de loi, s'il est adopté.

La personne choisie sera responsable envers le ministre des Transports; elle rencontrera les membres d'un certain comité, ce dont nous pourrions parler plus tard. Son travail consistera à assurer que le système fonctionne et, dans la négative, d'expliquer au ministre pourquoi. Elle sera aussi chargée d'énoncer les positions du gouvernement canadien aux principaux participants à ce programme complexe.

Ses pouvoirs seront essentiellement ceux que le ministre lui déléguera. L'administrateur aura aussi d'autres responsabilités, y compris, dans les prochaines années, celle d'établir un système provisoire de pénalités et de récompenses. Ce système ne sera pas appliqué mais simplement étudié, puis proposé au gouvernement. S'il est accepté, il pourrait ultérieurement être mis en œuvre par voie de règlement.

Pour l'essentiel, l'administrateur sera le représentant gouvernemental responsable et portera donc un lourd fardeau, notamment pendant les premières années. Il sera principale-



*[Text]*

that have already been developed through the informal person who acts as a co-ordinator.

The other aspect of the administrative section deals with the establishment of a committee to be known as the Senior Grain Transportation Committee. That, if you like, is the sort of deliberate element of the co-ordinating agency that was proposed by the Gilson people. This gives an opportunity for senior people to meet on a regular basis or to be on call. That committee is there to work out medium-term plans for the movement of grain and also to address any problems that might arise. That committee will bring to bear every form of special expertise necessary to produce a proper working arrangement.

If you look at the requirements for membership on that committee, that will give you some indication of the extensive knowledge and expertise required. The Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Chief Commissioner of the Canadian Grain Commission and the Administrator, with basically two other categories of membership, will form the permanent membership. There will be four elected members representing grain producers, as well as others nominated by organizations or appointed by the minister. In some cases, they might be named directly by the minister. That category represents, as the bill is now written, people who have backgrounds in railway companies, grain carriers on the Great Lakes, and the Canadian trucking industry.

That will not be an executive body; it will not perform judicial functions, but will be an advisory body. I would suppose that, first of all, it would be an advisory body to the Administrator, but, in a broad sense, it would be an advisory body to the minister and the Government of Canada.

Basically, the administrative configuration is that there will be the government, of course, the Minister of Transport, the Administrator and then the Senior Grain Transportation Committee.

The duties and functions of those respective participants are set out in Part I of the bill. A fairly significant number of amendments were made to Part I during the committee hearings of the other place, but I would not consider any of those amendments to be fundamental. I think that they were amendments introduced for the purpose of making the organizations more responsive, and generally to strengthen that particular part of the bill.

I realize that I have gone over that part rather quickly, but I do not want to take too much time to explain that.

I now come to Part II of the bill, which deals with rates. This is the section of the bill in which you will notice the introduction of a significant complexity. The basic purpose of the rate section is to introduce everyone to the rate structure that will be in place after the bill is enacted. That section of the bill contains such expressions as "Crow Benefit", the "CN Adjustment", and so forth, and by reading that we begin to see the language that is necessary to describe the complex and very important sharing relationship between the producer and the Government of Canada in future years.

*[Traduction]*

ment chargé d'élargir les fonctions déjà remplies par celui qui fait actuellement fonction de coordinateur.

L'autre aspect de l'administration concerne la création du Comité supérieur du transport du grain. C'est, si vous le voulez, le type d'élément concret de l'organisme de coordination qui a été proposé par l'équipe Gilson. Ainsi, les cadres peuvent se rencontrer à intervalles réguliers ou sur convocation. Ce comité a pour tâche d'élaborer des plans à moyen terme pour le transport du grain et de régler tout problème pouvant survenir. Il fera intervenir toutes les compétences nécessaires pour obtenir un accord sur des modalités pratiques de fonctionnement.

Les critères de sélection nous permettront de constater l'ampleur des connaissances et des compétences requises. Le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, celui du Conseil des grains du Canada et l'Administrateur seront les membres permanents et il y aura en outre deux autres catégories. Il y aura quatre membres élus représentant les producteurs de grain, et d'autres seront nommés par des organisations ou par le ministre. Dans certains cas, ils pourraient être directement nommés par le ministre. Cette catégorie comprend aux termes actuels du projet de loi, des représentants de sociétés ferroviaires, des transporteurs de grain sur les Grands Lacs, et l'industrie canadienne du camionnage.

Le Comité ne sera pas un organisme d'exécution ni ne remplira de fonctions judiciaires. Il aura simplement un caractère consultatif. Je suppose qu'en premier lieu, il conseillera l'Administrateur mais, de façon plus générale, il donnera des avis au ministre et au gouvernement canadien.

Pour l'essentiel, sur le plan administratif, il y aura le gouvernement, évidemment, puis le ministre des Transports, l'Administrateur et le Comité supérieur de transport du grain.

Les fonctions et devoirs des divers participants sont énoncés à la partie I du projet de loi. Un nombre appréciable de modifications ont été apportées à cette partie au cours des audiences du Comité de l'autre endroit, mais je n'en considère aucune comme étant fondamentale. Elles ont été proposées en vue d'assurer une meilleure réaction de la part des organisations et, de façon générale, pour renforcer cette partie du projet de loi.

Je constate que j'ai abordé cette partie plutôt rapidement, mais je ne veux pas prendre trop de temps pour l'expliquer.

J'en viens maintenant à la partie II du projet de loi, qui concerne les tarifs. C'est là que réside vraiment la complexité du projet de loi. Cette partie présente la tarification qui sera en vigueur après l'adoption du projet de loi. Elle renferme des expressions comme «subvention du Nid-de-Corbeau», «indemnité CN», etc. En en faisant la lecture, on se rend compte des termes qu'il faut employer pour décrire les rapports de partage complexes et importants qui existeront entre les producteurs et le gouvernement canadien dans les années à venir.

## [Text]

So increases in tonnage, for example, and the cost of moving increased tonnages will not fall on one only, but there will be a sharing process.

There is also a provision for the sharing of inflation in the future. In the course of the committee's proceedings, they added, for example, a definition of "shipper" because that word is referred to from time to time in the bill.

One or more members of the standing committee had some concern about the complexity of the bill and wondered if something could be done to reduce that complexity. Somewhat surprisingly, in the course of the hearings that took place across the country, I did not hear anyone come forward to complain about the complexity. I heard people mention the complexity, but I think there was a general acceptance of the fact that, if you are seeking some sort of precise sharing, then you inevitably must go to a fairly complex set of formulae.

I suppose that, if many producers and producer organizations had come forward and said that they were prepared to sacrifice some element of certainty in order to have it more simple, the committee might have considered that; but, as it was, people understood that, when you try to predict with some certainty how many cents per bushel you are going to pay, then you have to get down to some rather sophisticated formulae. That, I would think, is the justifiable defence for the complexity in that set of provisions.

Sprinkled throughout this part and other parts of the bill you will notice that there are responsibilities assigned, either on a one-time basis or on a recurring basis, to the Canadian Transport Commission, because fundamental to the implementation of this scheme is a determination from time to time of railway costs. I need not stress how difficult and complicated railway costing is, since I think members of the committee have encountered that difficulty before.

This bill makes provision for a quadrennial review of railway costing so that, following that review, rates can be re-established to reflect the results of that costing process. In between the four-year reviews, new freight rates will be struck each year, and they will be based on the application of railway cost indices which will be examined by the Canadian Transport Commission. These will be applied to a base, and they will produce a new rate scale. Every four years a costing process will take place, which will update the costs.

If there have been economies within the system, presumably they will be discovered. If there have been additional costs which were not previously identified, they should be identified and will be reflected in any new set of rates.

The basic financial base for the bill, I would say, is the provision by the Government of Canada of a sum of money in perpetuity, referred to as the "Crow benefit." The Crow benefit, to put it in simple terms, is the sum of money which the Government of Canada is prepared to spend annually, which represents the degree of benefit which producers in western Canada have obtained up to this time as a result of a freight rate. That is by most people's calculations only about 20 per cent of the cost of moving the grain.

## [Traduction]

Les augmentations de tonnage, par exemple, et ce qu'il en coûtera pour transporter des quantités accrues, ne retomberont pas sur un seul groupe. Il y aura un processus de partage.

Une disposition prévoit aussi le partage de l'inflation à l'avenir. Au cours des délibérations du Comité, on a ajouté par exemple une définition celle, d'«expéditeur» parce que le terme est mentionné de temps à autre dans le projet de loi.

Certains membres du Comité permanent se préoccupaient de la complexité du projet de loi et se demandaient si l'on pouvait faire quelque chose pour le simplifier. Fait quelque peu surprenant, au cours des audiences qui se sont déroulées dans les divers coins du pays, je n'ai entendu personne se plaindre de cette complexité. J'ai entendu certaines personnes en faire mention, mais je pense que, de façon générale, on acceptait le fait que si l'on recherche un type de partage précis, on doit inévitablement adopter un ensemble de formules assez complexes.

Je suppose que si des producteurs et des organisations de producteurs étaient intervenus en nombre pour dire qu'ils étaient disposés à sacrifier une partie de cette certitude en vue de simplifier les choses, le Comité aurait pu en tenir compte, mais je crois comprendre que lorsqu'on essaie de prédire avec certitude combien d'argent par boisseau on va payer, on doit utiliser des formules plutôt compliquées. Voilà qui justifie la complexité de cet ensemble de dispositions.

Un peu partout dans cette partie du projet de loi comme ailleurs, vous constaterez que des responsabilités ponctuelles ou intermittentes sont assignées à la Commission canadienne des transports, car le calcul des frais de transport ferroviaire qui se fait de temps à autre est fondamentale dans la mise en œuvre de ce programme. Il n'est pas nécessaire de souligner jusqu'à quel point cette tarification est délicate et compliquée, car je pense que les membres du Comité ont déjà fait face à cette difficulté.

Le projet de loi prévoit une révision quadriennale des frais de transport ferroviaires, de façon à fixer des tarifs qui reflètent les résultats de ce processus. Dans l'intervalle, de nouveaux tarifs de transport sont établis chaque année, en fonction des indices des frais de transport ferroviaires examinés par la Commission canadienne des transports. Ainsi obtient-on un nouveau barème de référence. Tous les quatre ans, une tarification se fera qui mettra à jour ce barème.

Si on réalise des économies, on les découvrira probablement. S'il y a des frais supplémentaires qui n'avaient pas été recensés, ils devront l'être et se répercuteront sur tout nouvel ensemble de tarifs.

La base financière du projet de loi est l'octroi à perpétuité par le gouvernement canadien, d'une somme appelée «subvention du Nid-de-Corbeau». En termes simples, cette subvention représente la somme que le gouvernement du Canada est disposé à dépenser annuellement et équivaut au degré d'indemnisation que les producteurs de l'Ouest canadien ont obtenu jusqu'à maintenant suite à un tarif de transport. D'après la plupart des calculs, ce n'est qu'environ 20 p. 100 des frais de transport du grain.



*[Text]*

I suppose it was not necessary to pay this Crow rate. One could have taken the approach that the producer would have to pay either suddenly or by stages the full cost of transporting grain, but I think one would pretty readily conclude that any attempt to have imposed a régime of that kind would have encountered absolutely violent opposition.

Therefore, the government's position, as I understand it, was to say, "Well, where has the Crow rate brought us to date?" By a series of calculations, they came to the conclusion that the benefit was currently in the range of \$500 million to \$600 million depending on what year you chose. They basically said, "All right, we are going to pay you that and pay you that from now on together with certain controlled escalations; and by doing this we hope, ultimately, to get you, as the producer, on a basis where you are paying a much more relevant freight rate than what you have been paying." It is this movement from a fixed rate of 20 per cent up to something much higher that has generated the concern among some producers.

The other aspect of the Crow benefit that has to be touched on is what is generally referred to as the method of payment.

In western Canada the payment of the Crow rate has led to a certain distortion in the agricultural community. The distortion, very simply put, has been caused by the fact that the transportation cost to the producer has been so small that he has been able to charge farm-gate prices, which are much higher than if he were paying his full freight rate. Just to use a simple example to understand this distortion, if you went to a farmer today and asked to buy a ton of barley at his farm to feed your cattle, he might charge you \$160 minus \$5 for the transportation of the grain to Vancouver. In other words, what you are paying is his price minus the transportation cost and, since the transportation cost is very small, you end up paying on the prairies, if you happen to be a livestock producer or a hog producer, an inflated or unnatural price for the grain.

If the producer were paying his full freight rate, which we will say is \$25 a ton, then the price you would pay the producer at farm gate would be \$160 minus his transportation charge of \$25. That means you would get the grain to feed your livestock at a significantly lower price on the prairies. That would decrease your cost of finishing cattle. It might encourage you to grow or raise more cattle, and it might change the agricultural mix on the prairies from a high concentration of grain production to more concentration on hog and livestock production. At least, that is what is generally felt by a number of agricultural economists.

Throughout the history of the development of this bill, the Gilson process recommended that the Crow benefit be paid roughly 20 per cent to the railways and 80 per cent to the western producers. The means by which this was to be achieved was never worked out. It was understood that this would be a complex administrative process, but it was felt that it could be done.

The government more or less adopted that recommendation but later reduced the proposed distribution of the Crow benefit to a 50-50 arrangement and, subsequently, because of opposi-

*[Traduction]*

Je suppose qu'il n'était pas nécessaire de payer ce tarif du Nid-de-Corbeau. On aurait pu estimer que le producteur aurait à payer, soit d'un coup, soit par étape, tous les frais de transport du grain, mais je pense qu'on pourrait rapidement conclure que toute tentative d'imposer un régime de ce type se serait heurtée à une opposition farouche.

La position du gouvernement, si je ne m'abuse, a donc consisté à dire: «Où le tarif du Nid-de-Corbeau nous a-t-il menés jusqu'à maintenant? Par une série de calculs, il en est venu à la conclusion que la subvention était actuellement de l'ordre de 500 à 600 millions de dollars, selon l'année choisie. Il a ensuite dit: «D'accord, nous allons vous payer telle somme à partir de maintenant, moyennant certaines hausses contrôlées; ce faisant, nous espérons qu'au bout du compte, le producteur paiera un tarif de transport beaucoup plus approprié que par le passé». C'est le passage d'un taux fixe de 20 p. 100 à un taux beaucoup plus élevé qui a engendré les préoccupations de certains producteurs.

L'autre aspect de la subvention du Nid-de-Corbeau, qui doit être abordé, a trait à ce qu'on appelle généralement le mode de paiement.

Dans l'Ouest canadien, le paiement du tarif du Nid-de-Corbeau a engendré un certain déséquilibre dans la collectivité agricole. Ce déséquilibre, en termes simples, a été causé par le fait que les frais de transport du producteur ont été si minimes qu'il a pu demander un prix à la ferme beaucoup plus élevé que s'il avait payé le plein tarif de transport. Prenons ce simple exemple; si vous demandiez aujourd'hui à un agriculteur de vous vendre une tonne d'orge pour nourrir votre bétail, il pourrait vous réclamer 160 \$ moins 5 \$ pour le transport du grain jusqu'à Vancouver. Autrement dit, ce que vous payez, c'est le prix qu'il demande moins les frais de transport et comme ceux-ci sont infimes, vous payez pour le grain un prix artificiel ou gonflé. C'est le cas dans les Prairies pour les producteurs de bovins ou de porc.

Si le producteur payait le plein montant des frais de transport, mettons 25 \$ la tonne, alors le prix au départ de la ferme que vous payeriez au producteur serait de 160 \$ moins ses frais de transport de 25 \$. Cela signifie que les éleveurs des Prairies obtiennent les grains de provende pour leur bétail à un prix considérablement moins élevé. Cela réduit le coût d'engraissement du bétail. Cela pourrait encourager les éleveurs à engraisser plus de têtes de bétail et pourrait modifier la répartition de la production agricole des Prairies en faisant diminuer la production de grains et augmenter l'élevage de porcs et de bétail. Du moins, c'est ce que croient en général un certain nombre d'économistes agricoles.

Le rapport Gilson recommandait que la subvention du Nid-de-Corbeau soit versée à raison d'environ 20 p. 100 aux chemins de fer et 80 p. 100 aux producteurs de l'Ouest. On n'a jamais déterminé le mécanisme d'application de cette formule. On avait compris cependant qu'il s'agirait d'une procédure administrative très complexe mais on croyait néanmoins pouvoir s'appliquer.

Le gouvernement a plus ou moins adopté cette recommandation mais il a par la suite réduit la répartition proposée de la subvention du Nid-de-Corbeau en la ramenant à 50-50. Puis, à



*[Text]*

tion to this in eastern Canada and because of opposition to it by certain large interests in western Canada, including the pools, the government reduced the arrangement so that now, under clause 55 of the bill, 100 per cent is payable to the railway companies with nothing to the producers.

If one were to select the element of this bill that has been most controversial and most difficult for many people, it would be this method of payment. You may say, "Well, what is the importance of this method of payment?" Basically, it was felt that, if a significant portion of the Crow benefit were returned to the prairies, both to the grain producers and, by some way, to the non-grain producers, it would have the effect of addressing and, over a period of time, reducing or perhaps even eliminating this distortion that has built up over the years.

Now, it may be that over a long enough period of time the distortion would disappear anyway, but paying the producers would have meant that this process would have been accelerated.

The government, during the course of the committee hearings, unveiled an amendment, which will be introduced in the house, to provide for, under clause 59 of the bill, a special inquiry consisting of not more than five persons who shall have all the powers of a commission under the Inquiries Act. Their basic task will be to look at the method of payment, to examine all of the agricultural and transportation data that they can find that is relevant; and ultimately to make a report on what the effects of the payment to the railways would be, together with some suggestions on how payment to the producer, in whole or in part, might lead to a reduction in this agricultural distortion in western Canada.

That is how that question has been left for the moment. Basically, when one comes to talk about the sharing, that is dealt with in part III, where there is a discussion of government payments. That is the particular part that contains many long and complex definitions. But basically the scheme is that the government will pay the Crow benefit and will pick up inflation in excess of three percentage points a year for the next two or three years; that means, of course, that the producer will pick up the first three points. In the fourth year, and subsequently, I believe the arrangement is that the producer will pick up the first six points, if inflation is 6 per cent, or any lesser amount, and the government will be responsible for picking up the rest.

Another factor controls the escalation of the government's contribution—and lest you think the government's contribution is not going to rise very much, even with these limitations, the government's contribution will rise fairly significantly over the years, but much less so, of course, than if there were no limits on that sharing. The government's contribution will also be limited by the imposition of a cap or ceiling on the tonnage to roughly 31.5 million metric tonnes. That figure was arrived at from real figures in recent shipping history. It is not some sort of theoretical number.

*[Traduction]*

cause de l'opposition que soulevait cette formule dans l'Est du Canada et chez certaines grandes entreprises de l'Ouest, y compris les syndicats du blé, le gouvernement a de nouveau modifié l'arrangement ce qui fait que maintenant, en vertu de l'article 55 du projet de loi, la totalité de la subvention est payable aux sociétés ferroviaires et les producteurs ne reçoivent rien.

S'il fallait choisir l'élément du projet de loi qui a été le plus controversé et le plus difficile à accepter pour de nombreuses personnes, il faudrait choisir cette formule de paiement. On peut bien se demander quelle est l'importance de cette formule de paiement mais, essentiellement, on a jugé que si une partie appréciable de la subvention du Nid-de-Corbeau était versée aux Prairies, tant aux producteurs de grains qu'aux autres entreprises, cela aurait pour effet de réduire ou même d'éliminer la distorsion qui est apparue avec les ans.

Or, il se peut qu'à long terme la distorsion disparaisse de toute façon le versement de la subvention aux producteurs aurait accéléré le processus.

Pendant les audiences du Comité, le gouvernement a proposé un amendement qui sera présenté à la Chambre pour modifier l'article 59 du projet de loi afin de créer un comité spécial d'enquête qui se composerait d'au plus cinq personnes dotées de tous les pouvoirs d'une commission en vertu de la Loi sur les enquêtes. Le principal mandat de ce comité sera d'étudier la formule de paiement, d'examiner toutes les données pertinentes qu'ils pourront recueillir concernant l'agriculture et le transport et finalement de présenter un rapport sur les répercussions des versements aux chemins de fer et de suggérer comment les paiements versés, en entier ou en partie, au producteur pourraient contribuer à réduire les distorsions dans le secteur agricole de l'Ouest canadien.

Voilà l'état de la question à l'heure actuelle. Essentiellement, lorsqu'il est question du partage, il faut se reporter à la partie III qui traite des versements de l'État. C'est cette partie plus particulièrement qui contient de nombreuses définitions longues et complexes. Mais en définitive, on prévoit que le gouvernement versera la subvention du Nid-de-Corbeau et qu'il assumera la part de la variation des coûts due à l'inflation supérieure à 3 p. 100 par année pour, je crois, les deux ou trois prochaines années; cela signifie bien sûr que le producteur assumera les trois premiers points de la variation due à l'inflation. Pour la quatrième année, et les années subséquentes, je crois que le producteur assumera les six premiers points d'inflation, si l'inflation est de 6 p. 100, ou tout montant moindre, et que le gouvernement assumera le reste.

L'autre élément traite de la progression de la contribution du gouvernement et au cas où vous croiriez que celle-ci n'augmentera pas beaucoup, j'ajouterais que même avec les plafonds prévus, elle s'accroîtra de façon considérable au fil des ans mais beaucoup moins, évidemment, que s'il n'y avait aucun plafond sur le partage. La contribution du gouvernement sera aussi limitée par le plafond sur le tonnage fixé à environ 31,5 millions de tonnes métriques. Ce chiffre a été calculé à partir de données réelles basées sur le tonnage

## [Text]

The other place where the government may be responsible for the payment is if the cost of shipping grain happens to exceed 10 per cent of the average cost of moving a certain weighted basket of grains. We are not yet in that area. Right now the cost of shipping is in the order of, I think, 2 or 3 per cent. So there is quite a lot of room before that safety net would be reached.

If you look at the ratio of freight rates to the price of grain that has existed over the past 30 or 40 years, you will see, I believe, that the number has not exceeded 10 per cent. Perhaps it has very briefly. It was very difficult for the government to decide what level of safety net would be appropriate. It was argued by some people that the safety net should be 5 per cent. Some said 7 per cent, and some said 8 per cent. The government argued, I believe with some reason, that a safety net should be just that. It should be something that would come into play when there was some real, actual and substantial peril to the producer. So 10 per cent was chosen.

One of the other main areas of discussion that took place during the committee hearings was on the question of the level of compensation that the railway should receive under this particular legislation. Until now, and even today, the government has been paying branch line subsidies to the railway companies, which to a large extent are a kind of grain subsidy, because many of the branch lines are devoted to the carriage of grain. That has amounted to something between \$270 million and \$300 million. So that is a kind of miniature Crow benefit that has been existing for some years. The producers have been paying roughly a fifth of the cost of moving grain, and that has amounted to roughly \$150 million per year. There has been a shortfall, which I believe most people recognize—a significant shortfall—between the railways' actual cost of moving the grain and what they have been getting from a combination of subsidies and shipper payments. This shortfall has made it very difficult for the railways to maintain a proper branch line system. It has been a kind of drag on their entire operation. Several studies were done, most notably that by Mr. Snavelly, and in the course of the Gilson process there was considerable discussion about what the railways' actual costs were. But after some necessarily arbitrary findings, it was found that the Crow benefit would have to be a number somewhere between \$500 million and \$600 million. That would not include the branch line subsidy, of course. If you take away the branch line subsidy and let the railways' real shortfall exist, the number you find is somewhere between \$500 million and \$600 million.

That would cover only their variable costs. A fairly active discussion took place about whether they should be paid a contribution to constant costs. Some people have referred to the constant costs as the railways' profit. I do not think that is a proper description of it. My definition of constant costs is

## [Traduction]

expédié au cours des dernières années. Ce n'est pas un chiffre choisi au hasard.

Le gouvernement aurait aussi à effectuer certains versements si le coût de l'expédition du grain devait excéder 10 p. 100 du coût moyen du transport d'une certaine quantité de grain. Nous n'en sommes pas encore là. A l'heure actuelle, les frais de transport sont de l'ordre de 2 ou 3 p. 100, je crois. Il y a donc une certaine marge avant que le gouvernement n'ait à intervenir.

Si vous étudiez le rapport entre les frais de transport et le prix du grain qui s'est dégagé pendant les 30 ou 40 dernières années, vous verrez, je crois, qu'il n'a pas dépassé 10 p. 100. Il l'a peut-être fait pendant une très courte période. Le gouvernement a eu beaucoup de difficulté à décider à partir de quel plafond il devrait assumer une part des frais. Certains ont prétendu qu'il faudrait qu'il soit fixé à 5 p. 100. Certains ont dit 7 et d'autre 8 p. 100. Le gouvernement a répondu, avec raison je crois, que le filet de sécurité doit être utilisé quand les producteurs sont menacés par un danger réel et considérable. Il a donc choisi 10 p. 100.

On a aussi abordé pendant les audiences du Comité la question de savoir quel devrait être le niveau d'indemnisation que pourraient recevoir les chemins de fer en vertu de ce projet de loi. Jusqu'à maintenant, et même aujourd'hui, le gouvernement a versé aux sociétés ferroviaires des subventions au titre des embranchements qui constituent, dans une large mesure, une sorte de subvention au transport des grains, puisque les embranchements s'occupent essentiellement du transport des grains. Le montant de ces subventions variait entre 270 et 300 millions de dollars. Il s'agit donc d'une sorte de mini-subvention du Nid-de-Corbeau qui existe déjà depuis plusieurs années. Les producteurs ont payé environ un cinquième des coûts de transport du grain et cela représentait environ 150 millions de dollars par année. La plupart des gens admettent, je crois, que les sociétés ferroviaires ont subi un manque à gagner considérable à cause de la différence entre le coût réel du transport du grain et les paiements qu'elles reçoivent sous forme de subventions et de versements aux expéditeurs. En raison de ce manque à gagner, les sociétés ferroviaires ont eu beaucoup de difficulté à entretenir un système adéquat d'embranchements. Cela a nui en quelque sorte à l'ensemble de leurs opérations. Plusieurs études ont été effectuées à ce sujet, notamment par M. Snavelly, et, pendant l'étude du Comité Gilson, on a beaucoup discuté des coûts réels des sociétés ferroviaires. Mais, au moyen de conclusions nécessairement arbitraires, on a déterminé que la subvention du Nid-de-Corbeau devait se situer entre 500 et 600 millions de dollars. Cela ne comprendrait évidemment aucune subvention au titre des embranchements. Si vous supprimez cette subvention et que vous laissez persister le manque à gagner réel des sociétés ferroviaires, vous obtiendrez un chiffre variant entre 500 et 600 millions de dollars.

Cela ne couvrirait que leurs coûts variables. Une discussion assez animée a eu lieu pour savoir s'il fallait leur verser une contribution au titre de leurs coûts constants. Certains ont dit que ces coûts constants représentaient les profits des sociétés ferroviaires. Je ne crois pas que cette énoncé soit juste. Person-



## [Text]

simply costs which are not attributable to any particular aspect of traffic being carried, but which are very real costs; and because they are not attributable to any particular segment of traffic, it is necessary, arbitrarily, to assign some part of those costs to traffic and then reflect that in the rate.

I will not bore you with all the theories about how that should be done, but basically in this bill the government recognized the uncertainty associated with this aspect of pricing and decided that the railway should receive a 5 per cent contribution to constant costs the first year, then 10 per cent, then 15 per cent, rising to a maximum, which, as fixed in the bill at present, is 20 per cent. That 20 per cent is not 20 per cent of their total constant costs. It is 20 per cent of their volume related to variable costs. So it will amount, when it is fully in place in a few years time, to something in excess of \$100 million to \$150 million, depending on what the variable costs happen to be.

So it is a significant number, but it has been the source of some fairly active exchanges in the course of the committee's proceedings. The railways argue, as do many analysts, that, if you do not allow a railway company to get some contribution to its constant costs, you do two things, both of them bad: First you make it somewhat difficult for the railway company to go out and borrow money, either in the equity market or in the bond market, or by obtaining loans, because the investor or the lender looks at the particular operation and he comes to the conclusion that its potential for success is rather limited, and that may discourage him from investing or lending. But if he does lend, he will generally impose a rate of interest that is rather high. The second bad thing that this will do is that it will place grain, for example, in a kind of welfare category, so that it becomes generally a less attractive product for the railways to haul, and this may discourage the railways from giving grain the kind of fair, full and equal treatment which everyone wants them to give it. Those are the arguments surrounding that issue.

I should mention that the review I referred to earlier on method of payment is only a specialized type of review. It was considered to be a matter of such importance to this bill that the government will be setting up a special five-person inquiry to look at that subject. Right from the time this bill was established clause 59 did provide for a review, the results of which would be looked at during the 1985-86 crop year. If you look at clause 59 you will get some indication of the type of concerns which the government had, and which I think other people had.

If this bill is passed it will be a full, legal, binding act of the Parliament of Canada; but in many respects it will be a draft act in the sense that in order to assess what the bill will do it is necessary to have it in operation for a few years to see what numbers and results it actually generates. This review process will monitor those numbers and we will be making recommendations to the minister and, therefore, to the government. So I

## [Traduction]

nellement, je définirais les coûts constants comme étant ceux qui ne sont attribuables à aucun aspect précis du transport, mais qui demeurent des coûts très réels; et puisqu'ils ne sont attribuables à aucun aspect particulier du transport, il est nécessairement arbitraire d'imputer une partie de ces coûts au transport et d'en tenir compte dans le tarif.

Je ne veux pas vous ennuyer avec toutes les théories portant sur la façon de procéder, mais je dirais qu'en définitive le gouvernement a admis dans ce projet de loi l'incertitude qui existe par rapport à cet aspect de la tarification et il a décidé que les sociétés ferroviaires devraient recevoir une contribution de 5 p. 100 au titre des coûts constants pour la première année, de 10 p. 100 et de 15 p. 100 la troisième et ainsi de suite, pour atteindre le maximum fixé à l'heure actuelle à 20 p. 100 dans le projet de loi. Ce 20 p. 100 ne représente pas 20 p. 100 du total de leurs coûts constants. Il s'agit de 20 p. 100 de leurs coûts variables dus au volume de leurs opérations. Cela représentera, quand le programme sera pleinement opérationnel dans quelques années, une somme variant entre 100 et 150 millions de dollars, selon le montant des coûts variables.

C'est donc un chiffre appréciable qui a suscité des échanges assez vifs au cours des audiences du Comité. Les sociétés ferroviaires prétendent, comme de nombreux analystes d'ailleurs, que si l'on ne permet pas à une société ferroviaire d'obtenir une certaine contribution au titre de ses coûts constants, on aboutit à deux résultats, tous deux fâcheux: Premièrement, la société ferroviaire éprouve des difficultés à emprunter en lançant des actions, des obligations, ou des emprunts parce que l'investisseur, ou le prêteur, examine les opérations et en conclut que les possibilités de succès sont plutôt limitées, ce qui ne l'incite guère à investir ou à prêter. Cependant, s'il prête, il exigera en général un taux d'intérêt assez élevé. Deuxièmement, cela aura pour résultat, dans le cas dont nous parlons, de placer le grain dans une catégorie dégradée. Par conséquent, les sociétés ferroviaires seront moins intéressées à transporter le grain et à lui accorder le traitement juste et équitable que chacun souhaite. Voilà en bref les arguments présentés de part et d'autre.

J'aimerais mentionner que l'examen dont j'ai parlé plus tôt quant au mode de paiement, est en réalité une révision spécialisée. On a jugé que la question était suffisamment importante par rapport aux autres dispositions du projet de loi pour que le gouvernement crée une commission d'enquête spéciale composée de cinq membres. L'article 59 du projet de loi prévoyait initialement un examen dont les résultats seraient étudiés pendant la campagne agricole 1985-1986. Si vous vous reportez à l'article 59, vous comprendrez quelles étaient les préoccupations du gouvernement que d'autres personnes, à mon avis, partageaient.

Si ce texte de loi est adopté, il deviendra une loi exécutoire du Parlement du Canada mais, à de nombreux égards, il ne s'agira que d'une loi-brouillon en ce sens que, pour en évaluer les répercussions, il faudra qu'elle soit en vigueur pendant un certain nombre d'années afin qu'on puisse déterminer ses effets au moyen de chiffres et de résultats. Le processus de révision permettra de surveiller ces chiffres. Nous présenterons des



[Text]

would expect that in the mid-1980s, say in 1986, 1987, one will see the introduction of further legislation to address any of the difficulties that arise from this particular bill.

The rest of the bill deals with the usual matters such as regulations, consequential amendments and so on. Basically, that ends my overview of the bill. I would be prepared to try to answer any questions you may have after other witnesses have spoken.

**The Chairman:** For the benefit of those senators who were not in the room at the outset of this meeting, it was agreed that the question period would take place after we had heard from the three witnesses. It will be a general question period covering all aspects of the bill discussed by the witnesses.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, it is true that you made that statement at the beginning, but, having heard this witness, and having now some idea of the complexity of the problem, I wonder if we might not ask him some questions now. I do not know whether I will remember them all by the time we get through another two presentations such as the one we have just had. I admit that I am here by the courtesy of the committee. I am not a member. But I put it to you, Mr. Chairman, that it might be useful to ask questions of this witness at this stage since I gather he is the one who is giving us an objective, let us say non-governmental, review of the bill, purely stating the facts as they come to his notice without any brief to follow. I put that query to you, sir, and ask you what you think about it.

**The Chairman:** If it is the wish of the committee that we change the proposed procedure, then I have no objection. Is it the wish of the committee that we proceed in this fashion?

**Senator Bell:** It sounds sensible to me, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is it agreeable, then, to the members of the committee?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Senator Stollery?

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, I did have a question which came out of the evidence and also as a result of reading through some of the material. I must say that this is a subject with which I am not particularly familiar, but one thing sort of hopped off the page at me when the witness described the business of the pricing of the barley at the farm gate. As I understand it, apparently if the freight rate is low, then it seems to affect the pricing of a particular amount of grain—say, 100 tonnes or a bushel of barley—at the farm gate. I did not quite understand how the farmer prices his produce in the first place. I presumed that the price would be arrived at as a result of the cost of production plus the cost of interest rates and various other factors, with some kind of formula for a profit on the cost of the bushel of grain. From what the witness has said, that is not the case. If it were the case, the cost of the

[Traduction]

recommandations au ministre et donc au gouvernement. Je prévois donc que d'ici le milieu des années 80, mettons 1986-1987, on pourra s'attendre à ce qu'une nouvelle loi soit présentée pour régler les problèmes qui surgiront de ce projet de loi.

Les autres dispositions traitent des questions habituelles telles que règlements, dispositions corrélatives, etc. Je vais terminer ici mes observations j'essaierai de répondre à vos questions quand les autres témoins auront terminé leur présentation.

**Le président:** J'aimerais mentionner pour la gouverne des sénateurs qui n'ont pas assisté au début de la séance que nous avons convenu d'entendre d'abord les trois témoins avant d'ouvrir la période des questions. Il s'agira de questions générales ou l'on pourra traiter de tous les aspects du projet de loi discutés par les témoins.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, il est vrai que vous avez proposé cela au début de la réunion, mais après avoir entendu la déclaration de ce témoin, et maintenant que nous avons une idée de la complexité du problème, je me demande si nous ne pourrions pas lui poser des questions dès maintenant. Je ne sais pas si je me souviendrai de toutes celles que j'ai en tête déjà; si les deux autres exposés sont aussi complexes que celui que nous venons d'entendre. J'admets que je suis ici par courtoisie du Comité dont je ne suis pas membre. Mais j'estime, monsieur le président, qu'il serait utile de poser d'ores et déjà des questions au témoin puisqu'il semble nous proposer un objectif, celui d'une révision non gouvernementale du projet de loi, en énonçant des faits au fur et à mesure qu'ils se présentent à son esprit et qu'aucun mémoire ni sera présenté. Je vous pose la question, monsieur le président, pour savoir ce que vous en pensez.

**Le président:** si le Comité désire modifier la procédure adoptée, je ne m'y oppose pas. Le Comité souhaite-t-il que nous procédions de cette façon?

**Le sénateur Bell:** Cela me semble sensé, monsieur le président.

**Le président:** Les membres du Comité sont-ils d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Sénateur Stollery?

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le président, une question m'est venue en tête en entendant le témoignage et après avoir lu une partie de la documentation. Je dois admettre que je ne suis pas très au courant du sujet, mais une question m'est venue à l'esprit lorsque le témoin a décrit la façon de fixer le prix de l'orge au départ de la ferme. Si j'ai bien compris, quand les tarifs de transport sont bas, ils ont une incidence sur le prix, par exemple, de 100 tonnes ou d'un boisseau d'orge au départ de la ferme. Je n'ai pas très bien compris comment le cultivateur établit au départ le prix de son produit. Je croyais que le prix était fonction des coûts de production, plus les frais d'intérêt et divers autres éléments, et qu'un certain profit était inclus dans le prix du boisseau de grain. D'après ce qu'a dit le témoin, ce n'est pas le cas. Si c'était vrai, les frais de

[Text]

transportation could not have any possible effect on how the farmer sold his produce.

**Mr. Thompson:** I think it is fair to say that the western grain farmer is a very well informed individual in terms of the price of his grain on the world market. Basically, the price that he can get for his grain by selling through the Wheat Board is to a large extent the determining price on the prairies. If he checks the market reports in the press and discovers, for example, that barley is selling at \$160 a tonne, then that is the price that he will expect to receive, minus what the transportation costs would be for him to get it wherever it will be sold for \$160 a tonne. So, to use a very simple example, if he is shipping it through Vancouver he will say to himself, "Well, my cost of getting it there is \$5 a tonne under the Crow rate, therefore, why should I sell it to my neighbour for anything less than \$155 a tonne?"

**Senator Stollery:** I had no idea that that was the case. I find that a most unusual way of arriving at the price of anything. I always thought that when one priced something the price was calculated not on what other people sold it for but on what, in running his business in a normal and efficient manner after taking into consideration the cost, he would sell it for. I must say I find that most unfortunate for the consumer, and I am sure that most consumers are not aware of this.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, in fairness to the producer, he does not have very much choice. If he were to sell his produce in accordance with his inputs, some years he would be receiving a great deal more than he is receiving for it now. There is no point in his sitting down and saying that it costs him \$180 to produce a tonne of barley if he will only receive \$160 for it. It is a useful exercise if he wants to find out how much he is losing, but he has no people at his gate competing to buy that barley. He either sells it for \$160 a tonne or he does not sell it. The world market price is something which Canadians, as a rule, do not establish. We find the market out there as it is and we either sell to it or we do not sell. The western grain producer has faced that reality all his life. In times when world demand is high and the price is good he benefits significantly because what he gets greatly exceeds his cost of production. But quite often his costs of production are just barely met by the price, and in some years they are not met. Thus, it is not a choice he makes. If you gave him the choice and said, "How would you like to sell your barley at your cost of production plus 20 per cent?", I think, if he had that guarantee, he would take it.

**Senator Stollery:** If he is in business, I presume that some years he would not make 20 per cent and he might even lose a certain percentage. However, those are the risks one takes when involved in commercial activities. At any rate, Mr. Chairman, that seems to be a major element in how this freight rate change will be effected and, as I said, I wanted to ask the question because I find that quite surprising.

**Senator Roblin:** Could I offer a comment on that, Mr. Chairman? I think my colleague has put his finger on one of the essentially difficult problems of western agriculture. Prices

[Traduction]

transport n'auraient aucune incidence sur la façon dont le cultivateur vend son produit.

**M. Thompson:** Je crois qu'il est juste de dire que le cultivateur de grain de l'Ouest est très bien renseigné sur le prix de son grain sur les marchés mondiaux. Le prix qu'il peut obtenir pour son grain en le vendant par l'entremise de la Commission canadienne du blé est essentiellement le prix déterminant dans les Prairies. S'il vérifie les rapports de marchés dans la presse et apprend, par exemple, que l'orge se vend \$160 la tonne, alors il s'attendra à recevoir ce prix moins les frais de transport de sa ferme jusqu'au lieu où il devrait transporter son grain pour en obtenir \$160 la tonne. Ainsi, pour prendre un exemple très simple, s'il expédie son grain par Vancouver, il se dira: «Pour expédier mon grain jusque là il m'en coûtera \$5 la tonne d'après le tarif du Corbeau; pourquoi donc le vendrais-je à mon voisin pour moins de \$155 la tonne?»

**Le sénateur Stollery:** Je ne savais pas qu'il en était ainsi. Je trouve que c'est une façon plutôt curieuse de déterminer le prix de quoi que ce soit. J'ai toujours cru que le prix était déterminé non pas en fonction du prix fixé par d'autres, mais bien de la façon dont on gère une entreprise de façon normale et efficace, compte tenu des coûts. Je dois dire que je trouve cela bien malheureux pour le consommateur et je suis certain que la plupart d'entre eux ne sont pas conscients de cette pratique.

**M. Thompson:** Monsieur le président, pour rendre justice au producteur, on doit dire qu'il n'a pas tellement le choix. S'il devait vendre son produit à un prix déterminé en fonction de ses coûts, certaines années il recevrait beaucoup plus qu'il n'en reçoit à l'heure actuelle. Il ne lui sert à rien de s'asseoir et de dire qu'il en coûte \$180 pour produire une tonne d'orge si de toute façon il n'en reçoit que \$160. Cela peut être utile s'il veut calculer ses pertes, mais les gens ne se bousculent pas à la barrière de sa ferme pour lui acheter son orge. Ou bien il le vend \$160 la tonne ou il ne le vend pas. En général, ce ne sont pas les Canadiens qui fixent le prix du marché. Nous prenons le marché tel qu'il en est et nous décidons de vendre ou de ne pas vendre. Le producteur de grain de l'Ouest a dû accepter cette réalité toute sa vie. Quand la demande mondiale est forte et que le prix est bon, il en profite considérablement parce que le prix qu'il obtient dépasse de beaucoup son coût de production. Mais souvent, le prix correspond à peine à ce coût de production et, certaines années, il ne le couvre même pas. Ainsi, ce n'est pas un choix qu'il fait. Si vous lui donniez le choix en lui disant: «Aimeriez-vous vendre votre orge à un prix supérieur de 20 p. 100 à votre coût de production?» Si on pouvait le lui garantir, il ne refuserait pas.

**Le sénateur Stollery:** S'il est en affaires, j'imagine que certaines années il ne réalise pas un bénéfice de 20 p. 100 et qu'il y perd parfois. Toutefois, ce sont les risques que l'on doit prendre lorsqu'on se livre à une activité commerciale. Toutefois, monsieur le président, cela semble être un des principaux éléments qui influera sur la modification des tarifs et, comme je l'ai dit, je voulais poser la question parce que la chose me surprend.

**Le sénateur Roblin:** Pourrais-je faire un commentaire à ce sujet, monsieur le président? Je crois que mon collègue a mis le doigt sur l'un des problèmes les plus difficiles qu'affronte



*[Text]*

are not set by any reference to the costs of production. The prices are set by the price established in the Chicago wheat market. If you are interested in wheat, that is the world price. The result is that the farmer is trading in an unprotected and volatile international market while producing, to some extent, in a protected market, but certainly in a situation where there is no direct relationship between his cost of production and the price he receives. That is the essential problem with the western farming economy, and that is why the Crow is so sensitive an issue in western Canada. We will be introducing an inflexible and, indeed, an increasing element of cost into the rate structure over which the farmer has no control. He has no control over the international price received for the product. That is why this ceiling of 10 per cent is an important item.

I do not think you can assume that, if the farmer wants to sell his grain at the farm gate, he is going to receive the Canadian Wheat Board price less freight charges; I do not think he will. In a situation where there is a large crop in western Canada and the farmer cannot deliver his total crop to the Canadian Wheat Board—and he cannot be paid for it when it is sitting on the farm in a storage bin—because of cash requirements, he will sometimes sell that product to his neighbour at a price that is substantially lower than the Canadian Wheat Board price minus freight rates.

That is a fact of life, if you are thinking about the price of western grain. That has happened in the past, and when farmers sell across interprovincial boundaries they get into trouble, but when selling to their neighbours they do not have the same problem.

So, in my opinion, there is no relation between the cost of production of western grain and what the farmer ultimately receives for it. and, if the farmer is selling the grain at the farm gate, there is no guarantee that he will receive the Canadian Wheat Board price minus freight rates. In fact, he might get something which is a great deal less.

**Mr. Thompson:** I agree. I gave a dangerously simple example to illustrate the result that one receives from low freight rates, and, if that freight rate is increased by 500 per cent, obviously, looking at it from the point of view of a livestock producer, that places him in a more advantageous position.

**Senator Stollery:** Then what I said is correct. I think that there is something very wrong with the system. By changing the system, you will allow the meat producer on the prairies to receive his grain at cheaper prices because price and reality are quite separate things—the reality being the Chicago Grain Exchange price, with perhaps, the price of grain crops in southern hemisphere also being reflected in the Chicago Grain Exchange price.

For one who is not in the grain business—and I understand it is quite a complex business—it does come as a bit of surprise that one of the reasons for increasing the freight rates is to make it easier for meat producers to receive grain at lower prices. Is that not what you are saying?

*[Traduction]*

l'agriculture dans l'Ouest, c'est-à-dire que les prix ne sont pas fonction des coûts de production. Les prix sont fixés d'après le prix établi à Chicago pour le marché du blé. Si vous vous intéressez au blé, c'est là que l'on trouve le prix mondial. Il en découle que le cultivateur vend sur un marché international qui n'est pas protégé et qui est très fluctuant tout en produisant, dans une certaine mesure, sur un marché protégé mais où il n'y a aucun lien direct entre les coûts de production et le prix qu'il reçoit. Voilà le problème essentiel auquel se heurte l'économie agricole de l'Ouest et c'est pour cela que la question du tarif du Nid-de-Corbeau est si controversée dans cette région du pays. Nous allons introduire dans la structure des tarifs un élément de coût inflexible et croissant sur lequel le cultivateur n'a aucun contrôle. Il ne peut contrôler le prix international qu'il reçoit pour son produit. C'est pour cela que le plafond de 10 p. 100 est une question importante.

Je ne crois pas qu'on puisse dire que si le cultivateur veut vendre son grain au départ de la ferme il recevra le prix de la Commission canadienne du blé moins les frais de transport parce que tel ne sera pas le cas. Lorsque la récolte a été très bonne dans l'Ouest canadien et que l'agriculteur ne peut pas la livrer en entier à la Commission canadienne du blé et en obtenir paiement, il se trouve alors à court d'argent et vend parfois cette récolte à son voisin à un prix sensiblement inférieur à celui qu'il obtiendrait de la Commission moins les frais de transport.

C'est un fait dont il faut tenir compte dans l'établissement des prix des céréales de l'Ouest. Cette situation s'est produite dans le passé et elle ne pose pas de problèmes aux agriculteurs qui vendent leurs produits à un voisin contrairement à ceux qui les vendent à l'extérieur de la province.

Il n'y a donc aucun rapport, à mon avis, entre le coût de production des céréales et le gain financier que l'agriculteur en retire. Si l'agriculteur vend ses céréales à un voisin, rien ne l'assure qu'il obtiendra le prix de la Commission canadienne du blé moins le coût de transport. Il est fort probable qu'il obtiendra beaucoup moins.

**M. Thompson:** J'en conviens. J'ai donné un exemple trop simpliste pour illustrer les conséquences qui découlent d'un tarif de transport trop bas. Si ces tarifs augmentent de 500 p. 100, il est bien sûr que le producteur de bétail se trouvera dans une position plus avantageuse.

**Le sénateur Stollery:** J'avais donc alors raison. Je crois que le système présente de graves lacunes. Si on le modifie, on permettra aux producteurs de viande des Prairies d'obtenir des céréales à un prix inférieur parce qu'il y a un écart entre le prix réel et le prix demandé, le prix réel étant fixé à la bourse des céréales de Chicago qui reflète également le prix des grains dans l'hémisphère Sud.

N'étant pas un spécialiste des questions céréalières qui, si j'ai bien compris, sont très complexes, je m'étonne que l'une des raisons pour lesquelles il convient d'augmenter les tarifs de transport est qu'il faut permettre aux producteurs de viande d'acheter leurs céréales meilleur marché. Vous ai-je bien compris?



[Text]

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, that would be the desired result, but by paying all of the Crow benefit to the railway companies, that objective will be considerably slower in being realized. Going back to our hypothetical farmer, he will say: "Yes, it is true the freight rate is not \$5 a tonne now; it is \$25 a tonne, but I still have to pay \$5." You can say that the other part of that freight rate which the railways are getting is not coming from his pocket, but from the government subsidy, from the Crow benefit, and he will then say to you: "I am sorry, I am still not really interested in selling my barley to you for much less than my own transportation costs."

**Senator Roblin:** I wonder if the witness could elaborate on a notion I have not heard developed before—that is, the adjustment that will take place with respect to the livestock industry under the two different systems. The western livestock people are saying that, if the money is paid to the railways, they are prejudiced; if the money is paid to the farmer, you allow natural economic forces to have a full and quicker play.

How do you envisage the system working, if all of the money are paid to the railways? In what way will that ultimately balance out or adjust itself in the way it would quickly, if the farmer received the moneys? What are the mechanics of that?

**Mr. Thompson:** In my opinion that will take place over a longer period of time because the Crow benefit to be paid by the government, although—

**Senator Roblin:** My question really is this: Why will that take place at all?

**Mr. Thompson:** That will never take place in a perfect fashion, but over a longer period of time the Crow benefit will diminish in terms of its overall proportion in the freight costs. Right now that is a large proportion, but, if you extend this over a long enough period of time and there is a sufficient curtailment of the increase of that benefit, then what the producer pays will equal and ultimately surpass that benefit so that in time the benefit, although it will be paid in perpetuity, will represent a diminishing proportion. That is assuming that freight costs will continue to increase, and that is a reasonably safe assumption.

If the Crow benefit were paid to the producers now, that would do several things, as I discussed previously, but it would also give certain producers a choice. They might take part of the money and ship their product a short distance by truck, or some producers might take the money and reduce their production by 10 or 20 per cent and go into livestock production themselves.

There is a downside to the "pay-the-producer scenario". This is fairly complex, but the first downside is that, administratively, that would probably be done by some crop stabilization program using an already existing data base. A second downside is that some people feel it will lead to a dilution of the Crow benefit—in other words, that it will be received by some people who are not shipping grain at all and who will simply accept that payment as an agriculture bonus, if you wish, which will help them to grow cattle, hogs, or whatever. That means the government's Crow benefit will diminish as a

[Traduction]

**M. Thompson:** Monsieur le président, cela serait un résultat souhaitable, mais si l'on verse aux sociétés ferroviaires toute la subvention du Nid-de-Corbeau, on mettra beaucoup plus de temps à atteindre cet objectif. Revenons à l'exemple de notre agriculteur. Il pourrait dire: «Oui, il est vrai, le tarif de transport n'est plus de 5 \$.» Le reste ne sort pas de ma poche, mais de celle du gouvernement représente la subvention du Nid-de-Corbeau. Il dira alors: «Je m'excuse, mais je n'ai toujours pas intérêt à vous vendre mon orge à un prix inférieur à mes frais de transport.»

**Le sénateur Roblin:** Comme je n'ai rien entendu à ce sujet jusqu'à maintenant, je me demande si le témoin ne pourrait pas nous en dire un peu plus long sur l'ajustement qui devra être fait par l'industrie du bétail suivant les deux systèmes. Les éleveurs de bétail de l'Ouest estiment qu'ils seront lésés si l'argent est versé aux sociétés ferroviaires; par contre, les forces économiques naturelles entrèrent plus vite, enfin il est versé aux agriculteurs.

Qu'est-ce qui se passera à votre avis si tout l'argent est versé aux chemins de fer? Cela finira-t-il par avoir le même effet que si l'argent était versé aux agriculteurs? Comment le mécanisme fonctionne-t-il?

**M. Thompson:** A mon avis, cela prendra beaucoup plus de temps parce que la subvention qui sera versée par le gouvernement...

**Le sénateur Roblin:** Ma question est vraiment celle-ci: Pourquoi cet ajustement se produira-t-il?

**M. Thompson:** Cela ne sera jamais parfait, mais à long terme, la subvention du Nid-de-Corbeau diminuera en tant que partie des coûts de transport. Il représente actuellement une bonne part de ces coûts, mais à long terme, si l'on atténue suffisamment le rythme d'augmentation de cette subvention il s'ensuit que ce que le producteur paiera égalera et finira par dépasser le montant de la subvention de sorte que, avec le temps même si cette subvention est versée à perpétuité, elle ira en diminuant, évidemment à condition éliminant que les coûts de transport continuent d'augmenter, ce qui est à peu près certain.

Si la subvention du Nid-de-Corbeau était versée maintenant aux producteurs, elle entraînerait plusieurs conséquences dont je vous ai déjà parlé, mais cette façon de procéder offrirait à certains producteurs un choix. Ils pourraient accepter la subvention et transporter leurs produits sur une courte distance par camion, ou réduire leur production de 10 à 20 p. 100 pour se lancer dans l'élevage du bétail.

Cela dit, il y a un inconvénient à payer directement le producteur. C'est assez complexe, mais il faudrait d'abord que les paiements soient versés en vertu d'un programme de stabilisation des récoltes qui s'appuierait sur les données déjà existantes. Par ailleurs, d'autres personnes estiment que cela mènera à la diminution de la subvention du Nid-de-Corbeau. Autrement dit, la subvention sera versée à des personnes qui ne transportent pas du tout des céréales et qui l'accepteront comme une prime agricole leur permettant de se lancer dans la production du bétail ou des porcs. Cela signifierait que la

[Text]

transportation subsidy and become, more and more, a kind of diffuse agriculture subsidy.

**Senator Roblin:** That is the argument advanced by the pools.

Is there in the working papers that have been produced not a ceiling with respect to the percentage the farmer will pay ultimately?

My memory tells me that the ultimate effect, when all the various stages are worked through, is that the farmer will be paying 50 per cent of the full railway costs and the benefit will be 50 per cent. Is that right?

**Mr. Thompson:** I am not aware of that. There is a 10 per cent safety net which we talked about a while ago, but I believe, if this particular process is allowed to operate under its current terms and if, for example, inflation returns to its former high rates, then it is quite possible—and I do not know how many years it would take—that the producer would be paying more than half the transportation costs. You would have to run that through the computer to see how long it would take.

Under the terms of the bill right now, the producer will, after three years, pick up the first 6 per cent of inflation. Obviously, if you were dealing in a world of only 6 per cent inflation, the producer's share in relation to the government's share would tend to increase somewhat faster. If you had very rampant inflation of, say, 15 per cent, then the government's contribution would come in somewhat more heavily than anticipated. In an absolute sense, their number of dollars might tend to keep pace.

As you will understand, there are a number of variables at play here, and it is rather tricky in one's mind to try make projections. Sometimes you can be quite surprised.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, I do not want to inhibit other members from asking questions. I have a lot of questions to ask and I would refer to other members now, if they have something to ask. Perhaps I can continue later.

**The Chairman:** Are there any other questions? Proceed, Senator Roblin.

**Senator Roblin:** I am looking for further development of some of the information you gave us. The 10 per cent safety net, I take it, is 10 per cent of the Canadian Wheat Board's realization for the previous year. Is that how that is calculated?

**Mr. Thompson:** That is the subject of a proposed amendment by the government. I do not have it in front of me. Basically, as I understand it, it is 10 per cent of the average cost of moving a tonne of grain, the sale price of which has been weighted. For example, wheat makes up a very large element in the shipments—it would be 60 per cent of the basket and maybe 20 per cent would be barley; I do not know what the figures are.

**Senator Roblin:** They would all have to be adjusted for distance as well as commodity?

[Traduction]

subvention du Nid-de-Corbeau deviendrait de moins en moins une subvention à l'égard des transports et de plus en plus une subvention agricole.

**Le sénateur Roblin:** C'est ce que les coopératives soutiennent.

Les documents de travail ne fixent-ils pas un plafond au pourcentage du tarif de transport que les agriculteurs devront payer?

Si je me souviens bien, il me semble que l'agriculteur devra payer 50 p. 100 des tarifs de transport et que la subvention sera de 50 p. 100. Ai-je raison?

**M. Thompson:** Je ne sais pas. Il y a une limite de 10 p. 100 dont nous avons déjà parlé, mais je crois que si le processus doit se dérouler comme prévu et si, par exemple, l'inflation atteignait les taux élevés qu'on a déjà connus, il est fort possible—et je ne sais pas combien d'années cela prendrait—que le producteur paierait plus de la moitié des coûts de transport. Il faudrait demander à un ordinateur combien de temps cela prendrait.

Le projet de loi prévoit actuellement que le producteur assumera 6 p. 100 de l'augmentation des coûts après trois ans. Si l'inflation n'était que de 6 p. 100, la part que le producteur aurait à payer augmenterait un peu plus rapidement que celle du gouvernement. Si l'inflation était de 15 p. 100, la contribution du gouvernement serait plus élevée que prévu. En termes absolus, leur contribution aurait tendance à s'égaliser.

Comme vous en êtes conscients, plusieurs variables entrent en jeu et il est difficile de faire des prévisions. On risque parfois d'être surpris.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, je ne voudrais pas empêcher d'autres membres de poser des questions. J'en ai plusieurs à poser, mais je suis prêt à laisser la parole à quelqu'un d'autre.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Vous pouvez continuer, sénateur Roblin.

**Le sénateur Roblin:** Je voudrais des éclaircissements sur ce que vous nous avez dit. La limite de 10 p. 100 représente 10 p. 100 des recettes de la Commission canadienne du blé pour l'année précédente. Est-ce de cette façon qu'on l'établit?

**M. Thompson:** Le gouvernement propose un amendement à ce sujet. Je ne l'ai pas devant moi. Je crois qu'il s'agit de 10 p. 100 du coût moyen de transport d'une tonne de céréales dont le prix de vente a été pondéré. Par exemple, le blé peut représenter 60 p. 100 d'un envoi et l'orge 20 p. 100; je ne sais pas quels sont les chiffres exacts.

**Le sénateur Roblin:** Il faut donc tenir compte de la distance aussi bien que du produit?



[Text]

**Mr. Thompson:** I would think so. The distance, the amount sold and the world price would all be taken into consideration.

**Senator Roblin:** If there is a formula for this, Mr. Chairman, I would be pleased to look at it.

Going on to the other amendments, you mentioned additional crops. What crops do you intend to add?

**Mr. Thompson:** I do not have the list, but, basically, the proposed list will add certain alfalfa items, items such as meal, pellets or cubes. Certain legumes are now being added because there is an attempt on the prairies to diversify into legumes. It has a beneficial effect on the land. Pulse growers, for example, are seeking to be included.

The list would amount to about 300,000 tonnes a year or more at the moment.

**Senator Roblin:** I am interested in oil seeds, particularly sunflower seeds. Perhaps we could get a list of those items later on.

I want to get some more information about how this administrative machine works, the powers it will have and the chain of command. You told us about this single administrator who sits at the top of this body and whose powers are bestowed on him by the minister. Is there any details as to what the extent of these powers are?

**Mr. Thompson:** Yes, Mr. Chairman. If we look at clause 13 and following, I think we get an idea of those powers. The grain transportation agency administrator is to be appointed by the Governor in Council and is to hold office for a term not exceeding four years.

He is deemed to be an agent of the Government of Canada because in certain other legislation, there is reference to "agency of the Government of Canada" relating to the allocation of railway cars. I am not going to go into the current allocation program because it is quite complicated. I would have to have some notes to do that.

Basically, there is a system by which an agency of the Government of Canada can be given the power by cabinet to allocate cars, so the administrator, for that purpose, is an agent of the Government of Canada. His duties and functions are set out in clause 17.

**Senator Roblin:** I have to apologize because I have not read this document. Today is the first time I have seen it.

**Mr. Thompson:** You will see that the administrator's functions and duties are drafted in a way so as to be somewhat understated. His powers are not set out in any kind of strong, declaratory, strident fashion. The whole tenor of this office is to be one of co-ordination rather than coercion.

Therefore, if you look in the bill, you will see words that temper his function, such as "—with the concurrence of the committee." That means the senior grain transportation committee. We see that he is to make recommendations to the minister, generally, on measures that will improve the grain-handling system.

[Traduction]

**M. Thompson:** Je le crois. On tiendrait compte de la distance, de la quantité de céréales vendues et du prix mondial.

**Le sénateur Roblin:** S'il existe une formule, monsieur le président, j'aimerais bien l'étudier.

Passons maintenant aux autres amendements. Vous avez fait allusion à d'autres récoltes. Quelles récoltes aimeriez-vous ajouter?

**M. Thompson:** Je n'ai pas la liste de ces produits, mais on y ajouterait certains dérivés de luzerne comme les tourteaux, sous forme de granulets ou en cubes. On ajouterait aussi certains légumes parce qu'on tente sur les Prairies de diversifier les cultures. C'est très bon pour la terre. Les producteurs de plantes légumineuses, par exemple, veulent aussi que la liste comprenne leurs produits.

Ces produits représenteraient environ 300,000 tonnes par année ou plus.

**Le sénateur Roblin:** Je m'intéresse aux cultures oléagineuses, et en particulier aux graines de tournesol. Pourrait-on peut-être nous obtenir une liste de ces produits.

J'aimerais que vous nous renseigniez sur l'organisation administrative, sur ses pouvoirs et sur la filière hiérarchique. Vous nous avez parlé d'un seul administrateur qui dirigerait tout le système et qui relèverait du ministre. Savez-vous quelle sera l'étendue de ses pouvoirs?

**M. Thompson:** Oui, monsieur le président. Nous en avons une bonne idée en lisant l'article 13. L'administrateur de l'Office du transport du grain doit être nommé par le gouverneur en conseil pour un mandat de quatre ans au maximum.

Il est réputé être un agent du gouvernement du Canada parce que certaines autres lois font mention «d'un office du gouvernement du Canada» en ce qui a trait à la répartition des wagons ferroviaires. Je ne veux pas aborder la question du programme de répartition parce qu'elle est très complexe. Il faudrait que j'aie certaines notes.

En gros, il s'agit d'un système en vertu duquel le cabinet confère à un organisme du gouvernement le pouvoir de répartir les wagons de sorte que l'administrateur, à cette fin, devient un agent du gouvernement du Canada. Ses devoirs et fonctions sont énumérés à l'article 17.

**Le sénateur Roblin:** Je m'excuse, mais je n'ai pas lu ce document. Je le vois pour la première fois aujourd'hui.

**M. Thompson:** Vous constaterez que les fonctions et devoirs de l'administrateur sont décrits en termes assez faibles. On met l'accent sur la coordination et non sur la coercition.

C'est pourquoi le projet de loi utilise des mots comme «avec le consentement du Comité.» Il s'agit du Comité supérieur du transport du grain. Il doit faire des recommandations au ministre sur les mesures qui permettront d'améliorer le système de manutention des céréales.



[Text]

**Senator Roblin:** So my impression that the minister was delegating certain powers to him is not correct.

You have told us who will comprise the committee, and I notice that that is contained in the bill also, but their power is to be somewhat more than advisory because, if the administrator needs their concurrence, obviously they have a veto; is that correct?

**Mr. Thompson:** That may be true. As I read how the bill is drafted, the committee's withholding of its concurrence would not interfere with the administrator's executive functions. For example, clause 13(1) talks about the concurrence of the committee, but that would be in the area where the administrator wanted to carry out studies on any matters related to the transportation, shipping and handling of grain.

I might point out, Senator Roblin, that the duties and functions of the administrator are divided into two general categories: The ones where he "may" do this or that, and then, as you see in clause 18, the ones where he shall "shall" do this or that. That represents a more definitive set of powers which he has.

A very important function he has, of course, is to forecast tonnages. Under the provisions of this bill, it is a joint responsibility of the senior grain transportation committee, the administrator and the CTC to come up with numbers which will translate, according to fairly tight time schedule, into a rate for each year. Once that rate is in effect for a crop year, that is the rate. It is true that, in subsequent years, there may be a small adjustment which has arisen out of a discovery that a forecast of tonnage was a little high or a little low. However, certainly forecasting tonnages is an important responsibility of the administrator because it can determine the level of rate.

**Senator Roblin:** The committee may not be interested in this detail, so I do not ask for it now, but perhaps you could give me a memorandum listing the factors to be taken into account when rates are set.

To me, the main thing about this senior grain transportation committee is how it will operate. Is this body going to conduct its affairs in public? Is it going to issue any reports or statements? Just how does the farming public, who are affected by what it does, keep in touch with this body's activities?

**Mr. Thompson:** This is one of the clauses that underwent fairly significant change during the committee. If I remember correctly, there was no provision before for the election of producers to the committee. Now there is provision for that.

As I mentioned before, you have in here three classes of members. You have the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board, the Chief Commissioner of the Canada Grain Commission, and the administrator. These are functionaries of the Government of Canada. Then you have the elected section of producers. Some care was taken to make sure that they were not surrogates for grain companies or pools and that they were, in fact, *bona fide* elected representatives of the producers. The third category are the people who are basically appointed, and some of them are extremely important. Obvi-

[Traduction]

**Le sénateur Roblin:** J'avais donc tort de croire que le ministre lui délègue certains pouvoirs.

Vous nous avez dit qui fera partie du Comité et je vois que le projet de loi le précise également. Le Comité n'a sans doute pas un simple pouvoir consultatif, mais plutôt un droit veto si l'administrateur doit obtenir son consentement?

**M. Thompson:** C'est peut-être le cas. D'après le libellé du projet de loi, je ne crois pas que le fait que le Comité refuse son consentement entrave les fonctions de l'administrateur. Ainsi, le paragraphe 13(1) exige le consentement du Comité, mais cela ne s'applique que si l'administrateur veut entreprendre des études sur des questions liées au transport, à l'expédition et à la manutention des céréales.

Permettez-moi de souligner, sénateur Roblin, que les fonctions de l'administrateur se divisent en deux catégories générales: certaines sont facultatives, et d'autres, comme à l'article 18, sont obligatoires. Certains pouvoirs sont donc plus définis.

L'une de ces fonctions importantes est naturellement de prévoir le nombre de tonnes de grains qui seront transportées. Aux termes du projet de loi, il partage cette responsabilité avec le Comité supérieur du transport du grain et la CCT et c'est à partir de ces prévisions qu'on établit le tarif en vigueur chaque année, pour chaque produit agricole. Il est vrai que le tarif peut être légèrement ajusté les années suivantes si les prévisions ont été inférieures ou supérieures aux chiffres réels. L'établissement de ces prévisions constitue toutefois une fonction très importante de l'administrateur parce que l'échelle des tarifs en dépend.

**Le sénateur Roblin:** Comme ces détails n'intéressent peut-être pas le Comité, je ne vous demanderai pas de me les donner tout de suite, mais peut-être pourriez-vous me fournir plus tard une liste des facteurs dont on tiendra compte dans l'établissement des tarifs.

J'aimerais surtout savoir comment fonctionnera ce Comité supérieur du transport du grain. Ces réunions seront-elles publiques? Devra-t-il publier un rapport annuel ou un état de ses activités? Quels rapports entretiendra-t-il avec la collectivité agricole?

**M. Thompson:** Cet article a été, avec d'autres, considérablement modifié en comité. Si je ne m'abuse, il n'était pas question à l'origine que le Comité se compose de producteurs élus. C'est maintenant le cas.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le Comité comptera trois catégories de membres. La première comprend le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, le commissaire en chef du Conseil des grains du Canada et l'administrateur. Ce sont des fonctionnaires du gouvernement du Canada. Il comptera aussi des représentants élus des producteurs. On a pris certaines précautions pour s'assurer qu'il s'agira bien de représentants élus des producteurs et non de représentants des sociétés ou des coopératives céréalières. La troisième catégorie comprend les membres nommées au Comité. Certaines de ces nominations peuvent être extrêmement importantes.

[Text]

ously, in that category are the representatives from the railway companies.

This is not going to be some kind of transportation legislature where the proceedings are open to the public, because it will be necessary from time to time for them to deal with information that by its nature is sensitive—not only railway information, but, you can well imagine, some fairly sensitive information given by the Wheat Board in terms of present or anticipated sales. Therefore, the proceedings of this committee will be conducted privately for the reasons I have given.

**Senator Roblin:** I rather deprecate that. I understand that not all subjects can be discussed publicly; but if that were the case, the committee could always go into an *in camera* session as we do here. It seems to me that there is virtue in keeping some form of communication open between the proceedings of this committee and the constituents and perhaps some thought should be given as to how that could be kept open. I have found in many instances that things are really going fine except when there is an element of secrecy about things which raises unnecessary questions. It seems to me that there should be a form of communication, whether public meetings or otherwise, between this committee and its constituency.

**Mr. Thompson:** An amendment was added to clause 12 whereby the committee:

... shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including—

Certain specific objectives:

and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the Committee.

**Senator Roblin:** Is that an amendment?

**Mr. Thompson:** Yes, in clause 12.

**Senator Roblin:** Then I feel better. That is an improvement.

**Mr. Thompson:** Some consideration would have to be given to excluding material that was commercially sensitive. So far as the elected representatives are concerned, I would expect that we would have to trust their good judgment to go back to their various electors and make to known to them what was going on. If they did not do that, they might not be elected again.

**Senator Roblin:** I guess, when we get down to it, there may be few secrets, because we have 19 members, or whatever, so there is plenty of room for indiscreet conversation, if I might put it that way.

**The Chairman:** Senator Roblin, may we pass to the next witness and come back to your questions later, because we are running behind schedule.

**Senator Roblin:** I am at your disposal, Mr. Chairman. However, I would like the witness to remain, because my questions are for him.

[Traduction]

Les représentants de sociétés ferroviaires entrent dans cette catégorie. Les réunions de ce Comité ne seront pas publiques parce qu'il lui sera nécessaire, de temps à autre, d'étudier des renseignements confidentiels qui auront trait non seulement aux activités des sociétés ferroviaires, mais à des prévisions de ventes qui seront données par la Commission canadienne du blé. Les réunions du Comité ne seront donc pas publiques.

**Le sénateur Roblin:** Cela me déplaît. Je comprends qu'on ne peut pas discuter tous les sujets en public, mais dans ces cas là, le Comité pourrait toujours tenir une réunion à huis clos comme nous le faisons à l'occasion. Il me semble qu'il serait bon que le monde agricole puisse entretenir des rapports directs avec le Comité; il conviendrait peut-être de voir comment cela pourrait être fait. Il arrive souvent que le simple fait qu'un secret entoure certaines questions suscite des problèmes. Je crois qu'il devrait y avoir une forme de communication entre le Comité et la collectivité agricole.

**M. Thompson:** On a ajouté un amendement à l'article 12 qui prévoit que le Comité...

doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur:

certaines objectifs précis

il doit en outre à chaque année, rendre public au moins quatre rapports sur les travaux du Comité.

**Le sénateur Roblin:** S'agit-il d'un amendement?

**M. Thompson:** Oui, à l'article 12.

**Le sénateur Roblin:** Cela me rassure. C'est une amélioration.

**M. Thompson:** Il faudrait songer à exclure les documents confidentiels. En ce qui concerne les représentants élus, il faudra espérer qu'ils auront le bon sens de bien informer ceux qu'ils représentent. Autrement, ils ne seraient peut-être pas réélus.

**Le sénateur Roblin:** On ne discutera sans doute pas de choses trop confidentielles parce que des indiscretions sont à craindre, le Comité comptant dix-neuf membres.

**Le président:** Sénateur Roblin, pourrions-nous passer au nouveau témoin et revenir plus tard à vos questions parce que nous manquons de temps.

**Le sénateur Roblin:** Je vous en prie, monsieur le président. J'aimerais toutefois que le témoin reste avec nous parce que j'ai d'autres questions à lui poser.



[Text]

**The Chairman:** Thank you Mr. Thompson. We shall now hear from Mr. Arthur Kroeger. Do you have an opening statement, Mr. Kroeger?

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** I have no opening statement, Mr. Chairman. In view of the time, I am in the committee's hands as to whether it would like any kind of introduction. Mr. Thompson has covered the bill. The only thing that might be useful for me to speak about is the background of the bill and the somewhat unusual process that led to its being developed. It was not a bill that was written in a conventional way, in terms of normal government practice. If you prefer, we can continue with the questions; or I could give a short outline of some of the events leading up to the bill itself.

**The Chairman:** Give us an outline.

**Mr. Kroeger:** I have said that the process was somewhat unconventional, because of the particular importance that the Crow rate has in western Canada. It is a subject about which there are strong feelings, and, to complicate matters further, there are sharply divided feelings among the various western interest groups.

The previous Minister of Transport engaged in nearly two years of sustained consultations of one kind or another—whether at private meetings with leaders of farm organizations at annual meetings of the major organizations of western Canada. There was discussion both with provincial governments and with western interest groups.

When the government finally arrived at its decision in the early winter of 1982 that the issue of the Crow rate had to be addressed, it did not proceed in what one might describe as the "normal" way, which would have been to determine what was to be done about the Crow, order the Department of Justice to produce some legislation, and then introduce it into Parliament. A major interim step was gone through, in the sense that the government simply enunciated a set of principles, defined some fiscal limits, and then appointed an agricultural economist of considerable reputation in western Canada, namely, Dr. Clay Gilson, to lead a set of consultations with the interested parties: the wheat pools, the crushers, the cattlemen, the railways, and other interested groups in western Canada. The government more or less implied that it was prepared to abide by whatever came out of that consultative process so long as it conformed to the kind of principles and fiscal limits that had been defined at the outset.

That was the first unusual step in the development of this bill. The second was when, a month or so after Dr. Gilson's report came out, the government announced that it had decided to accept all of the main elements of that report, and then implemented several of Dr. Gilson's procedural recommendations to establish mixed groups of interested parties from western Canada, to do some follow-up work, and to flesh out the ideas that Dr. Gilson had presented in his recommendations. Those task forces, as we called them, were in fact set up, and again the major agricultural organizations were well represented. Government agencies such as the CTC, the Wheat Board, the Grain Commission addressed some of the

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Thompson. La parole est maintenant à M. Arthur Kroeger. Désirez-vous faire une déclaration préliminaire, monsieur Kroeger?

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, ministère d'État au Développement économique:** Je n'ai pas de déclaration préliminaire à faire, monsieur le président. Compte tenu du temps qu'il nous reste, je me demande si le Comité a besoin d'une introduction. M. Thompson a couvert le projet de loi. Je pourrais peut-être vous parler de son historique et du processus inhabituel qui a mené à sa présentation. Ce n'est pas un projet de loi qui a été rédigé de la façon habituelle. Si vous le préférez, nous pouvons poursuivre avec les questions ou je peux vous brosser un tableau des événements qui ont conduit à la présentation du projet de loi lui-même.

**Le président:** Allez-y.

**M. Kroeger:** J'ai dit que le processus était inhabituel en raison de l'importance particulière que revêt le tarif du Nid-de-Corbeau dans l'Ouest du Canada. C'est un sujet sur lequel chacun a une opinion et, ce qui complique les choses, au sujet duquel tous les groupes d'intérêts de l'Ouest ne s'entendent pas.

Le ministre des Transports précédent a eu des consultations suivies avec les intéressés depuis près de deux ans. Ces consultations peuvent avoir eu lieu au cours de réunions privées avec les dirigeants des organismes agricoles ou lors des réunions annuelles des principaux organismes agricoles de l'Ouest du Canada. Il a aussi discuté de la question avec les gouvernements provinciaux et d'autres groupes d'intérêts dans l'Ouest.

Lorsque le gouvernement a enfin décidé, au début de l'hiver 1982, qu'il fallait étudier le tarif du Nid-de-Corbeau, il n'a pas procédé d'une façon que l'on pourrait qualifier de normale, qui aurait consisté à déterminer ce qu'il convenait de faire à ce propos, de demander au ministère de la Justice de rédiger un projet de loi, puis de la présenter au Parlement. Il a franchi une étape intermédiaire, en ce sens qu'il a simplement énoncé une série de principes. Il a défini quelques limites financières puis nommé un économiste agricole très renommé l'Ouest du Canada, M. Clay Gilson, pour diriger la consultation avec les parties intéressées: syndicats, minoteries, éleveurs, sociétés ferroviaires et autres groupes intéressés de l'Ouest du Canada. Le gouvernement a plus ou moins laissé entendre qu'il se rangerait à l'avis qui résulterait de ces consultations, pourvu qu'il soit conforme aux principes et limites financières qu'il avait établis tout d'abord.

C'était le premier pas inusité dans l'élaboration de ce projet de loi. Le second a été la publication du rapport de M. Gilson, environ un mois après que le gouvernement eut annoncé qu'il était disposé à en accepter les principaux éléments. Ce faisant, le gouvernement appliquait un certain nombre des recommandations procédurales de M. Gilson, consistant à établir à nouveau des groupes mixtes représentant les parties intéressées de l'Ouest du Canada, assurer une certaine relance et à étoffer les idées que M. Gilson avait énoncées dans ses recommandations. Ces Groupes de travail, comme nous les appelons, ont été effectivement établis et on y trouvait à nouveau une bonne représentation des principaux organismes agricoles; les agences



[Text]

more difficult and complicated areas. One of them dealt with the rate structure which will exist in the future. Another of them dealt with what at the times was called the Central Co-ordinating Agency. It is now called the Grain Transportation Administrator in the bill. One of them dealt with the method of payment. Perhaps most interesting of all, because in my experience it is unprecedented, groups of approximately the same composition participated in the drafting of much of the bill which is now before Parliament.

I do not know of any other major piece of legislation that has been arrived at in that way. I chaired what was called the Legislative Task Force, and there were representatives of all of those groups—the railways, some government agencies, but predominantly non-government—which over a period of months worked out the rather detailed régime that is here. If I can put it this way, the government had a lot of free legal and professional advice in the development of this legislation.

The consequence of this approach as it has been followed to the modernization—if that is the right term—of the Crow rate is that the scope and contents of the bill reflect what was said in the consultations.

The idea of creating the office of the Grain Transportation Administrator did not originate with the government; it came out of the expressions of points of view by the various western interest groups.

The so-called tonnage limitation is a rather controversial element of the bill which did not originate with the government but, rather, with Dr. Gilson, coming out of the consultative process. Under this provision shipments up to a total of 31.5 million tonnes will move at the statutory rate, and anything in excess of that will move at the normal compensatory rate. That was arrived at by Dr. Gilson as a result of some farm organizations saying that they were much more afraid of the potential for inflation, in which cost increases could be almost infinite than they were of cost increases arising from volume limitations. They said that, if the government would share in inflation, then as a trade-off they would be prepared to accept extra costs arising from increased volumes. Not all agricultural organizations accepted that point of view, but I cite it as an example of a concept in this bill that arose from the consultative process rather than simply being determined in Ottawa.

One consequence of that approach is that there is no single party I know of, including the government, that regards the bill as reflecting exactly what was wanted. There has been a process of discussion, debate and compromise all the way through and everyone who has been involved in that process has had to accept something somewhere which they regarded as second or third best.

I would add that that sort of approach, which characterized the way the government arrived at its policy decision and then arrived at the actual content of the bill, has been carried on

[Traduction]

du gouvernement comme la CCT, la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains, qui, tour à tour, ont exposé les domaines qui soulevaient le plus de difficultés. L'une a parlé du tarif futur; l'autre de l'organisme qui s'appelait alors l'Agence centrale de coordination, qui devient dans le projet de loi l'Administrateur de l'Office du transport du grain, une troisième a parlé des modalités de paiements. Enfin, et c'est peut-être le plus intéressant, vu que c'est, je crois, un précédent, les groupes de composition analogues ont collaboré à la rédaction d'une bonne partie du projet de loi que le Parlement étudie actuellement.

Je ne connais pas d'autres mesures législatives importantes qui aient été rédigées de cette manière. J'ai présidé ce que l'on appelle le Groupe de travail législatif qui comprenait des représentants de tous ces groupes—les chemins de fer, des organismes gouvernementaux, mais surtout non gouvernementaux—qui, au cours d'un certain nombre de mois, ont élaboré le régime détaillé que nous avons ici. Si je puis m'exprimer ainsi, le gouvernement a reçu gratuitement de nombreux avis juridiques et professionnels, lors de la rédaction de ce projet de loi.

Cette approche nous a valu la modernisation—si on peut employer ce terme—du tarif du Nid-de-corbeau, qui reflète ce qui a été dit pendant la consultation.

L'idée de créer le poste d'Administrateur de l'Office du transport du grain ne vient pas du gouvernement; elle résulte des points de vues exprimés par les divers groupes intéressés de l'Ouest.

La soi-disant limite de tonnage, un élément plutôt controversé du projet de loi qui, lui non plus, ne vient pas du gouvernement mais plutôt de M. Gilson, et qui est le fruit de ce processus de consultation, est la limitation du tonnage de grain. En vertu de cette disposition, les expéditions n'excédant pas 31,5 millions de tonnes seront faites au tarif prescrit et toutes les quantités supplémentaires, au tarif compensatoire normal. M. Gilson a établi ce tarif, lorsque certaines associations agricoles lui ont confié qu'elles craignaient beaucoup plus les augmentations de coût pratiquement illimitées provenant de l'inflation que celles qui seraient dues à la limitation du volume. Elles ont ajouté que si le gouvernement pouvait prendre à sa charge une part de l'inflation, il devait être prêt à accepter les coûts supplémentaires provenant de l'augmentation des volumes. Toutes les associations agricoles ne souscrivent pas à ce point de vue, mais j'en fais part pour démontrer que le présent projet de loi est le fruit de la consultation plutôt que d'une rédaction à Ottawa.

Cette façon d'aborder le problème a eu, entre autres conséquences, qu'aucun parti, même celui du gouvernement se trouve, à ma connaissance, que ce projet de loi répond exactement à ces attentes. Il y a eu des discussions, des débats et des compromis à chaque étape de la consultation et tous ceux qui y étaient engagés ont dû accepter, à un moment donné, un deuxième ou un troisième choix.

J'ajouterais que cette méthode, qui a caractérisé la façon dont le gouvernement a pris sa décision, pour en arriver ensuite à l'actuel texte de loi, est inchangée depuis que cette censure

[Text]

since the bill was presented to Parliament. The house committee was quite unusual in the sense of the number of amendments proposed, discussed, reshaped and eventually accepted. I have been told this by the chairman of the committee and by some of the committee members. I think the total number of amendments in the end result was 89, which came about after approximately four weeks of clause-by clause examination in the house committee. I thought it might be useful for senators to have the sense of how this bill was developed.

The bill is a great deal longer, covers much more ground in some respects and is, perhaps, more complicated than it would necessarily have had to be because when you get a number of knowledgeable people with a great many ideas sitting around a table for long enough they will come up with more than just the bare bones of what you need in order to change the Crow rate. Hence, we have a bill running to nearly 40 pages with 70 clauses in it.

I will stop there, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any questions, senators?

**Senator Marshall:** I would just like to make a comment, Mr. Chairman. It surprises me that there would have to be 89 amendments, especially when I think of the number of green papers and white papers which have been presented for discussion over the years. I wonder why that procedure was not taken prior to placing this bill before the House of Commons? Why should there have been 89 amendments and this complex bill when it could have been predetermined by discussion through a green paper or a white paper?

**Mr. Kroeger:** Many of the amendments which were accepted in the house committee process were rather minor changes. For example, there were probably half a dozen of those 89 amendments which involved adding the word "reliable" to references and also the word "efficient". There is another term in the bill which has slipped my mind at the moment, but a third adjective was added. There were quite a number of very detailed amendments made. However, the other factor which is more interesting is that the house committee revealed a different perspective with respect to some of the questions than had been held by the agricultural organizations, which would necessarily have been the primary interlocutors of the government. The place where that is most clearly revealed is in the changes which were made to the composition of the Senior Grain Transportation Committee, where the house committee moved to reduce representation by the organizations we had been consulting and to increase representation by elected producer representatives. There were various places where the bill was amended because of the different perspectives that had been brought to bear, and this was not the result of faulty drafting.

**Senator Marshall:** After the bill was produced?

**Mr. Kroeger:** After the bill was in the house and subject to the parliamentary process which added a perspective to it which had been missing from the process.

[Traduction]

législative a été déposée au Parlement. Le comportement du Comité de la Chambre a été plutôt inusité si l'on considère le nombre des modifications qu'il a proposées, discutées, remaniées et, éventuellement approuvées. Je le tiens du président du Comité et de certains de ses membres. Il y a eu, au bout du compte, 89 modifications qui sont le fruit d'environ quatre semaines d'étude du projet de loi, article par article. J'ai cru que les sénateurs aime connaître le cheminement du projet de loi.

A certains égards, il est beaucoup trop long, beaucoup trop compliqué et ramifié, parce qu'on était en présence d'un nombre de personnes averties dont l'esprit bouillonnait d'idées et qui se sont réunies assez longtemps pour nous donner autre chose qu'un aperçu des modifications nécessaires au tarif du Nid-de-Corbeau. D'où ce projet de loi de 40 pages et de 70 articles.

J'ai terminé, monsieur le président.

**Le président:** Avez-vous des questions, messieurs les sénateurs?

**Le sénateur Marshall:** Tout juste une observation, monsieur le président. Je suis surpris d'entendre qu'il y a eu 89 modifications, surtout après le nombre de livres verts et de livres blancs qui ont été discutés au fil des ans. Pourquoi n'a-t-on pas recouru à ce procédé avant de présenter à la Chambre des communes un projet de loi aussi complexe, avec ses 89 amendements, qui aurait pu être débattu et dégrossi au moyen d'un livre vert ou d'un livre blanc?

**M. Kroeger:** Dans bien des cas, les modifications que le Comité de la Chambre a adoptées étaient accessoires. Ainsi, une demie douzaine environ de ces 89 modifications consistaient à ajouter le mot «fiable» aux références et aussi le mot «efficace». Il y a dans le projet de loi un autre terme qui m'échappe pour le moment, mais qui a été ajouté également. Beaucoup d'amendements détaillés s'y sont ajoutés aussi, mais ce qu'il y a de plus intéressant, c'est que la perspective du Comité de la Chambre, au regard de certaines questions, a été différente de celle des associations agricoles, qui auraient été nécessairement les interlocuteurs premiers du gouvernement. Cette observation est confirmée par les modifications qui ont été apportées à la composition du Comité supérieur du transport du grain, au sujet duquel le Comité de la Chambre a proposé de réduire la représentation des associations que nous avions consultées et d'augmenter celle des représentants élus des producteurs. En maints endroits, le projet de loi a été modifié à cause des points de vues différents qui ont été exprimés et non à cause d'une mauvaise rédaction.

**Le sénateur Marshall:** Après que le projet de loi a été présenté?

**M. Kroeger:** Après le dépôt du projet de loi et compte tenu de la procédure parlementaire, qui a ajouté un nouvel éclairage à celui du processus de consultation.



[Text]

**Senator Marshall:** This is a very minor point with respect to the drafters of the bill. Their spelling is very bad. I notice in clause 18(1)(e) the word "national" is spelled incorrectly. That is just a minor point.

**Mr. Thompson:** The word is "notional".

**Mr. Kroeger:** It is "notional".

**Senator Marshall:** I apologize. What does it mean in that context?

**Mr. Kroeger:** The system of performance guarantees by the various system participants, and, more particularly, the system of awards and sanctions when performance is measured against those targets and guarantees, is rather complex. It was felt that one could not safely implement an awards and guarantees system until one had tried it for three years. Thus, the provision is that from now until the end of 1985-86 they will operate what is called a "notional" scheme. The analogy I might draw is with respect to what is sometimes called a stockmarket tally scheme whereby one says, "Notionally, I have \$100,000. I am going to put \$15,000 into Noranda, \$12,000 into Gen Motors, so much into Quaker Oats, and so forth. Then I will track what happens to those stocks and see whether at the end of six months I will have made money or lost money, and why, with respect to each one." One does that without actually committing any cash; a notional scheme of awards and sanctions is comparable. One tries to establish some performance guarantees for tonnage to be moved each week by the railways, for example, and then one tracks that against what happened when there was a mud slide and what happened when the railways had trouble with their equipment. Was the system of guarantees realistic? Would the penalties that had been assessed have been fair, if real money had been involved? The term used throughout the bill to describe that is "notional".

**Senator Muir:** I have one short question for clarification. Mr. Thompson, you said that amendments will be made between now and 1986. I believe Senator Roblin quoted the figure of 100 possible amendments to be made. Supposing the bill is passed—and I have been around here long enough to know that it will pass—and suppose it goes into effect and then other amendments are made which would be of advantage to the parties concerned, would they be compensated for what had transpired in the past?

**Mr. Thompson:** I apologize for not making clear what I meant. I believe this bill will be passed with a number of amendments, perhaps to be added in the house between now and the time it is passed. I believe the reference to 100 amendments was a reference to the amendments which will be advanced mainly by the opposition parties. In many cases they will be repeats of amendments which they attempted to have accepted in the committee. Of course, I cannot tell what will happen with respect to those amendments but I would suspect that a great majority of them will not be accepted. The government will add some very important amendments, which I am sure will be accepted, and the bill will go into effect possibly by the first of January, 1984. Then in the intervening period of a couple of years various review processes will be at

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Une toute petite observation au sujet des rédacteurs du bill. Leur orthographe est très mauvaise. Je remarque qu'à l'alinéa 18(1)e), le mot «national» n'est pas écrit correctement. Ce n'est pas grave.

**M. Thompson:** On a écrit «notional».

**M. Kroeger:** C'est juste: «notional».

**Le sénateur Marshall:** Pardon. Que signifie ici ce mot?

**M. Kroeger:** Les garanties de performance des divers participants au système et, plus particulièrement, le régime des primes et des sanctions, lorsque la performance est comparée avec lesdits objectifs et garanties, est plutôt complexe. Il nous a semblé qu'on ne pouvait appliquer sûrement un régime de primes et de garanties qu'après l'avoir mis à l'essai pendant trois ans. La disposition porte donc que, jusqu'à la fin de 1985-1986, un système dit «théorique» sera appliqué. Je pourrais faire ici une analogie avec ce qu'on appelle à la bourse un système de points qui permet à une personne de dire: «Théoriquement, j'ai \$100,000. Je vais en investir \$15,000 dans Noranda, \$12,000 dans Gen Motors, tant dans Quaker Oats, et ainsi de suite. Je vais ensuite suivre de près l'évolution de ces paquets d'actions et voir si, après six mois, j'ai gagné ou perdu de l'argent et pourquoi dans chaque cas». On fait tout cela sans engager de fonds. Il en va de même pour la notion de primes et de sanctions. On s'efforce, par exemple, d'établir certaines garanties quant aux tonnes de grain transportées chaque semaine par le chemin de fer et l'on apprécie ce chiffre en tenant compte d'un glissement de boue, qui est survenu, d'une panne d'équipement qui s'est produite, et ainsi de suite, pour savoir si ces garanties sont raisonnables et si les pénalités imposées auraient été équitables, au cas où il s'agirait de pénalités en espèces. Le terme qui est utilisé pour décrire cela dans le bill est «théorique».

**Le sénateur Muir:** Une petite précision. Vous avez dit, monsieur Thompson, que les modifications seront apportées d'ici 1986. Le sénateur Roblin a parlé, je crois, de 100 modifications possibles. Supposons que le projet de loi soit adopté, et je suis ici depuis assez longtemps pour savoir qu'il le sera, et supposons qu'il entre en vigueur et que d'autres modifications soient apportées, qui pourraient avantager les parties en cause, seraient-elles compensées rétro-activement?

**M. Thompson:** Je regrette de ne pas avoir apporté les précisions nécessaires. J'entendais qu'à mon avis ce projet serait adopté avec un certain nombre de modifications, qui seront peut-être ajoutées à la Chambre d'ici le moment de son adoption. Les 100 modifications dont on a parlé sont, je crois, celles qui ont été présentées par les partis d'opposition. Bien souvent, on reprend les mêmes modifications qu'on essaie de faire adopter en Comité. J'ignore, bien sûr, le sort de ces modifications, mais je crois qu'un grand nombre d'entre elles seront rejetées. Le gouvernement ajoutera des modifications très importantes qui seront certainement adoptées et le projet de loi entrera probablement en vigueur d'ici le premier janvier 1984. Les révisions des deux ou trois prochaines années permettront d'observer comment la loi se comporte en pratique.



[Text]

work and it will be observed how the bill is working or not working.

I would expect that reports will be made containing recommendations that this or that provision be changed. That would require the government of the day in 1986 to bring forward serious legislative changes.

To answer your specific question, I rather seriously doubt, for example, that, if the government introduced changes to the bill in 1986 or 1988 they would have any retroactive effect.

**The Chairman:** Honourable senators, before proceeding any further, I should say that our time constraints have lessened somewhat. I said at the outset that we had this room available to us from two o'clock until four o'clock, but the committee which was scheduled to meet here at four o'clock has found another room in which to hold its meeting.

Mr. Lefebvre has now joined Mr. Thompson. Mr. Lefebvre tells me that he has no opening statement but is available to answer any questions asked of him.

**Senator Bell:** Mr. Chairman, I am not quite sure whether this is a helpful question, but I am puzzled as to how the benefit is now going from the producer to the railways. Could you clear up that puzzlement in my mind? It seems to me that we started with the benefit swinging in the direction of the producer, but it is now swinging in the direction of the railways.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, my understanding, which can be supplemented by others, is that when the Gilson task force prepared its report it assessed representations made to it on the payment of this benefit and reached the conclusion that the distribution of the benefits should be 19 per cent to the railways and 81 per cent to the producers.

There was another factor which was introduced called the Agricultural Adjustment Fund, which I will not go into at this time, but that involved a transitional sum of money to be used in some way to smooth out certain rough edges of the whole process. Although that money is still in the envelope, it has not been used and its future is somewhat uncertain.

The Gilson report, which I think was an excellent report, was made to the government; the government considered that and came out with the position that it would go with that distribution of the benefit.

That had been opposed during the Gilson hearings by a number of important bodies. The pools have consistently expressed concerns about this on the ground that the payment of this benefit might have a serious effect on the overall production patterns in western Canada and on grain production itself. They have documented their case very well.

Notwithstanding those objections, the government decided to go in favour of the roughly 80/20 arrangement, not because of some whim but because of the views of what I consider to be a reasonably well informed body. Agricultural economists have said that the best way to address the agriculture distortion is to pay a large part of the benefit to the producers.

[Traduction]

Je suppose qu'on recommandera la modification de tel ou tel article. Le gouvernement au pouvoir en 1986 devra alors apporter d'importantes modifications législatives.

Pour répondre plus précisément à votre question, je doute fort, par exemple, que les modifications apportées au projet de loi en 1986 ou en 1988, aient un effet rétroactif.

**Le président:** Honorables sénateurs, je vous signale que nous ne sommes plus aussi pressés. J'ai dit au début de la séance que cette pièce n'était mise à notre disposition que de 14 à 16 heures mais le Comité qui devait se réunir ici à 16 heures se réunira dans une autre pièce.

M. Lefebvre a maintenant rejoint M. Thompson. Il n'a, me dit-il, aucune déclaration préliminaire, mais il est disposé à répondre à nos questions.

**Le sénateur Bell:** Monsieur le président, je ne suis pas sûr si cette question contribuera au débat, mais je comprends mal comment la subvention passera actuellement du producteur aux chemins de fer. Pouvez-vous m'éclairer sur ce point? Il me semble qu'au début cette subvention était destinée au producteur, mais voilà qu'elle va maintenant aux chemins de fer.

**M. Thompson:** Monsieur le président, j'ai cru comprendre et d'autres pourront m'appuyer, que lorsque le Groupe de travail Gilson a rédigé son rapport, il a évalué les représentations qu'on lui avait faites sur le paiement de cette subvention et il en était venu à la conclusion que la répartition de ces subventions se ferait à raison de 19 p. 100 pour le chemin de fer et 81 p. 100 pour les producteurs.

Il y avait également en cause un autre facteur appelé le Fonds de rajustement agricole, auquel je ne m'arrêterai pas pour l'instant, mais qui impliquait le transfert d'une somme d'argent qui serait utilisée pour aplanir certaines imperfections du processus. Cet argent est encore dans son enveloppe, il n'a pas été utilisé et son avenir est quelque peu incertain.

Le rapport Gilson, que je crois excellent, a été présenté au gouvernement. Il l'a étudié, puis déclaré qu'il était d'accord avec cette répartition des subventions.

Un certain nombre d'organismes importants s'y sont opposés au cours des audiences données par le Groupe de travail Gilson. Les syndicats du blé se sont toujours inquiétés à ce sujet, craignant que cette subvention compromette gravement la production générale et celle du grain dans l'Ouest canadien. Leur argument était très bien étayé.

Malgré ces objections, le gouvernement s'est déclaré en faveur de la formule 80/20, non pas par simple fantaisie, mais à cause des opinions que je considère être celles d'un organisme raisonnablement bien informé. Les économistes agricoles ont dit que la meilleure façon de corriger la distorsion qui existe au sein de l'agriculture est de verser une large part de la subvention aux producteurs.

*[Text]*

The government favoured that position and there then developed over the next few months an alliance between western pools and certain agricultural interests in the province of Quebec, such as L'Union des Producteurs Agricoles, La Coopérative Fédérée and, to some extent, in the background, the government of the Province of Quebec.

That alliance grew in importance and power and ultimately, through its combined effect, persuaded the government to change the 80/20 arrangement. The change they wanted was to go to 100 per cent to the railways, but I believe the government, in a spirit of compromise—and, if any piece of legislation is a series of compromises, this is one—decided to go 50/50. It took that position and defended it, not as the best of arrangements but as the best it could obtain at that time.

However, the opposition to this split continued, and some might even say intensified, ultimately the political realities of the day dictated that there be a move away from any contribution to the producers for the time being. That resulted in the birth of clause 55, which declares that the moneys shall be paid to the railway companies.

To counterbalance that to some extent, the government correspondingly strengthened its commitment and resolved to take a very penetrating look over the next two or three years at the effects of that method of payment and to ensure that the review process, which will culminate in 1985-86, will give this particular subject matter the highest possible priority. Obviously, the government must work with political realities.

This group of investigators, which will not number more than five, will involve regional representation from both eastern Canada and western Canada, I assume, and will involve more than just cattle or grain producers. That group will submit a report that I feel will be clear and firm and it will recommend that the government take another look at this.

That is my outsider's appreciation of what went on.

**Senator Bell:** That is quite helpful.

I cannot see any reference in the bill to the British Columbia Railway, which moves a tremendous amount of grain from the Peace River district to port. I realize that that is all within one province, but is that the reason why it is not considered?

**Mr. Thompson:** This was considered by the government, I am sure. I do not think that was considered by Mr. Gilson, but I cannot recall exactly. It was also considered by the House of Commons Committee on Transportation. The situation seems to be this: First of all, BC Rail is not subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada, nor is it subject to regulation by the Canadian Transport Commission. That is a railway operating wholly within the boundaries of British Columbia and is subject to control by the British Columbia government.

*[Traduction]*

Le gouvernement a accueilli favorablement cette position et il s'est développé, au cours des mois suivants, une alliance entre les syndicats du blé de l'Ouest, certains intérêts agricoles de la province de Québec, comme l'Union des producteurs agricoles, la Coopérative fédérée et, jusqu'à un certain point, et un peu à l'arrière-plan, le gouvernement de la province de Québec.

Cette alliance est devenue de plus en plus forte et importante et à la fin, grâce à ses efforts combinés, a persuadé le gouvernement de changer cette proportion de 80/20. Elle voulait, par ce changement, attribuer 100 p. 100 aux chemins de fer, mais le gouvernement, dans un esprit de compromis—et cette mesure législative est un exemple classique du compromis—a décidé d'adopter la formule 50/50. Il a pris cette décision et il l'a défendue, non pas comme le meilleur des arrangements possibles, mais comme le meilleur qu'il avait pu conclure à l'époque.

Toutefois, l'opposition à ce partage s'est poursuivie, voire intensifiée et, finalement, les réalités politiques ont dicté qu'il valait mieux, pour le moment, refuser toute subvention au producteur. Cette décision a donné naissance à l'article 55, qui stipule que l'argent sera remis aux sociétés ferroviaires.

Pour contrebalancer cet état de choses dans une certaine mesure, le gouvernement a renforcé son engagement et sa décision d'examiner de très près les effets de cette méthode de paiement au cours des deux ou trois prochaines années et de s'assurer que le processus de révision, qui atteindra son point culminant en 1985-1986, accorde à cette question la plus haute priorité possible. Il est évident que le gouvernement ne peut faire autrement que de composer avec les réalités politiques.

Ce groupe de vérificateurs—qui seront cinq tout au plus et représenteront les régions Est et Ouest du Canada et non seulement les producteurs de grains et de bétail—présenteront un rapport qui sera, je crois, clair et ferme et qui recommandera que le gouvernement reprenne l'étude de cette question.

En tant que non initié, voilà mon impression de ce qui s'est passé.

**Le sénateur Bell:** Votre relation des faits nous est très utile.

Je ne vois aucune allusion dans le projet de loi au chemin de fer de la Colombie-Britannique qui transporte d'énormes quantités de grains de la région de Peace River jusqu'au port. Je suppose qu'on n'en tient pas compte parce que tout cela se passe à l'intérieur d'une province?

**M. Thompson:** Je suis sûr que le gouvernement en a tenu compte. Je ne crois pas que M. Gilson l'ait fait, mais je ne me souviens pas exactement. Ceci a aussi été étudié par le Comité des transports de la Chambre des communes. La situation semble être la suivante: d'abord, le chemin de fer de la C.-B. ne relève pas de la compétence du Parlement du Canada, et il n'est pas non plus assujéti aux règlements de la Commission canadienne des transports. Ce chemin de fer est exploité entièrement dans les limites de la Colombie-Britannique et relève de la juridiction du gouvernement de cette même province.



*[Text]*

What BC Rail has been doing over the years is essentially giving the Crow rate to people using that railway. In return, that has not received a subsidy from the federal government.

The federal government takes the position, I believe, that the scope of this particular project is large enough as it is. It was only intended to address the transportation of grain by railways under federal jurisdiction. While it is unfortunate that this accident of railway history is there, it is arguable that compensating a provincial railway company is something not within the ambit of this legislation.

I suppose that there are several ways one might deal with that, if the intention to do so were there. It is possible to include in the bill a provision to empower the Minister of Transport to enter into agreements with companies such as BC Rail by way of contract and not by way of statute. For instance, there might be an agreement between the parties whereby a portion of the Crow benefit would be paid to BC Rail for hauling grain, in return for which BC Rail would have to agree, I would imagine, to subject itself to the same kinds of audits and investigations imposed on a federally-incorporated railway.

B.C. Rail did appear before the Transport Committee in Vancouver and expressed interest in participating in this plan. They certainly do not want to become a federally-regulated railway; that is quite clear; but they did not close the door on some sort of arrangement by contract.

An amendment was advanced in committee that would have given the Minister of Transport the power to enter into such agreements. It was not adopted by the committee nor was it categorically rejected. The idea was favourably commented on by the parliamentary secretary to the minister, and he has undertaken to bring this proposal to the attention of the Minister of Transport. We may hear more about that in the House of Commons.

**Mr. Kroeger:** I would add that the government, under Motion 130 of the Orders of the Day today, has given notice of an amendment to authorize the conclusion of an agreement with B.C. Rail subject to certain conditions being satisfied.

**Senator Roblin:** I am glad that Mr. Kroeger made reference to Clay Gilson, because I was very happy, indeed, to see that Dr. Gilson was to look into this matter. I do not think the government could have done any better than to get his services, because, apart from being a conciliator, he is knowledgeable and practical. Those are considerable qualities. I am perhaps not so happy that they were not able to follow all of his recommendations, particularly the one relating to the distribution of the Crow benefit.

However, I do not want to be argumentative; I am merely soliciting information about this bill at the present time. We will have plenty of time later to argue about matters which may arise.

I would now ask Mr. Thompson some further questions. I note this proposal for an annual statement from the railways

*[Traduction]*

Au fil des ans, cette société ferroviaire a appliqué le tarif du Nid-de-Corbeau à ses usagers. En retour, elle n'a pas reçu de subvention du gouvernement fédéral.

Le gouvernement fédéral estime, je crois, que la portée de ce projet est assez vaste pour le moment—il ne visait qu'à traiter du transport du grain par chemin de fer, sous la juridiction du gouvernement fédéral. S'il est malheureux que cette situation concernant le chemin de fer existe, on peut toutefois faire valoir que le dédommagement d'une société provinciale de chemin de fer ne relève pas de la présente mesure législative.

Je suppose que cette question peut être abordée de plusieurs façons. On pourrait insérer dans le projet de loi une disposition habilitant le ministre des Transports à conclure des accords avec des sociétés comme la société ferroviaire de la C.-B., et ce par contrat et non par voie législative, si les parties signent un accord en vertu duquel les subventions du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain seraient versées au chemin de fer de la C.-B. J'imagine que le chemin de fer de la C.-B. devrait accepter, en retour, de se prêter aux mêmes investigations et aux mêmes vérifications comptables que s'il s'agissait d'un chemin de fer constitué en corporation par une loi du gouvernement fédéral.

La société ferroviaire de la C.-B. a comparu devant le Comité des transports à Vancouver et s'est montrée intéressée à participer à ce plan. Elle ne tient certainement pas à devenir une société réglementée par le gouvernement fédéral; cela est très clair, mais elle n'a pas refusé tout arrangement contractuel.

Il a été proposé en comité une modification qui aurait conféré au ministre des Transports le pouvoir de conclure de tels arrangements. Elle n'a pas été adoptée par le comité, mais elle n'a pas été rejetée non plus. Le secrétaire parlementaire du ministre en a parlé favorablement et il s'est engagé à attirer sur elle l'attention du ministre des Transports. Peut-être en entendrons-nous parler à la Chambre des communes.

**M. Kroeger:** J'ajoute que le gouvernement, en vertu de la motion 130 du présent ordre du jour, a donné avis d'une modification autorisant la conclusion d'un accord avec la société ferroviaire de la C.-B., sous réserve que certaines conditions soient remplies.

**Le sénateur Roblin:** Je suis heureux que M. Kroeger ait proposé que M. Gilson étudie cette question. Le gouvernement, à mon avis, n'aurait pu mieux faire en s'assurant les services de M. Gilson qui, outre qu'il soit un conciliateur, est aussi très bien informé et a le sens pratique. Qualités fort appréciables. Je me réjouis moins de constater que le gouvernement n'a pu donner suite à toutes les recommandations de M. Gilson, notamment à celle concernant la répartition de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Je ne voudrais pas me mettre à discuter; je ne cherche pour l'instant qu'à obtenir des renseignements sur ce projet de loi. Nous aurons amplement le temps plus tard de discuter des problèmes qui pourraient être soulevés.

Voici quelques autres questions à l'intention de M. Thompson. Cette proposition de loi stipule que toutes les compagnies



[Text]

as to their investment plans and that this is given to all and sundry. How is it proposed to come to some conclusions as to the opinion on the railway program? It goes to the minister, the commission, the administrator and the committee; four different entities. How is that going to be co-ordinated?

In the same breath, is there any provision in this monitoring process for public input to the commission? The farmer is usually the first to discover something he does not like about the railway service and, although he is not always right, it seems to me usual to provide him with some forum where he can express his concerns.

**Mr. Thompson:** I think there are three general areas where the railways' performance—and I use the word "performance" in the large sense—will come under some examination.

First of all, the railways, under the provision you have mentioned, must submit their investment plans. There is a second provision which enables the minister to withhold money in the event it is found that they have not been contributing to the upkeep of their branch lines. The third area, which you might refer to as the specific performance of the railways and which is really section 262 of the Railway Act which has been adopted by this bill, deals with the railways' duty to provide suitable and adequate accommodation for the carriage of traffic.

When you look at clause 29, which is what I think you were talking about, the annual statement of investment plans, I would not imagine that that would be the area where the average user of the service, the average farmer, would have very much to say about actual day-to-day performance. I think that, through his representatives on the committee—and, certainly, he is entitled to write the minister and talk to the administrator and the CTC—he may say, "I have looked at the railways' proposals under clause 29 and I am not satisfied with them"—for whatever reason. I do not think this would be the provision under which he would make a specific complaint about service.

He could make such a complaint pursuant to section 262 and, if he did that, it would be the usual type of complaint to the CTC alleging that the railway had failed to pick up cars or had refused to accord him the rate he expected. There are a number of remedial provisions here.

**Senator Roblin:** Let me be a little more specific. When this all comes into place, will the branch line subsidy still be in existence or will it not? Will it be folded into the total picture?

**Mr. Thompson:** It will be in existence because there are a number of branch lines that are not hauling grain. Therefore, it was decided to keep the overall scheme, but, in the consequential amendments, you will notice that there is specific provision which excludes grain-dependent branch lines from receiving a subsidy for any period during which they were a grain-dependent branch line.

[Traduction]

de chemins de fer déclareront annuellement leurs projets d'investissement. Comment envisage-t-on d'en arriver à des conclusions concernant ces projets? Car ces déclarations seront présentées au ministre, à la Commission, à l'administrateur et au comité, c'est-à-dire à quatre destinataires distincts. Comment tout cela sera-t-il coordonné?

Dans le même ordre d'idées, ce processus de contrôle comporte-t-il des dispositions permettant au public de dire son mot à la Commission? L'agriculteur est d'habitude le premier à découvrir ce qu'il n'aime pas dans le service des chemins de fer et, bien qu'il n'ait pas toujours raison, il m'apparaît tout à fait normal qu'il dispose d'un moyen pour exprimer ses préoccupations.

**M. Thompson:** La performance—j'utilise ici ce mot en un sens large—des chemins de fer sera étudiée, me semble-t-il, à un triple point de vue.

D'abord, sous l'angle des projets d'investissement puisqu'en vertu des dispositions que vous venez de rappeler, les compagnies doivent les dévoiler. Une deuxième disposition habilite le ministre à retenir les subventions au cas où les compagnies n'ont rien versé pour l'entretien des embranchements. Et troisièmement, en ce qui concerne ce qu'on peut appeler la performance spécifique des chemins de fer, qui n'est rien d'autre que l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer repris dans le présent projet de loi, les chemins de fer étant obligés d'offrir un réseau capable d'assurer convenablement le transport des marchandises.

Si vous considérez l'article 29, auquel vous faisiez allusion, je crois, où il est question de la déclaration annuelle des projets d'investissement, ce n'est pas, me semble-t-il, sur ce plan-là que l'utilisateur moyen, c'est-à-dire l'agriculteur moyen, aurait grand-chose à dire concernant la performance quotidienne des chemins de fer. Je crois que par l'entremise de ses représentants au sein du Comité—et il a certainement le droit d'écrire au ministre et de s'adresser à l'administrateur et à la CCT—cet agriculteur pourrait déclarer: «J'ai examiné les déclarations déposées par les compagnies en application de l'article 29 et elles ne me satisfont pas» pour telle ou telle raison. Mais je ne crois pas qu'il se plaindrait du service en invoquant cet article.

Il pourrait le faire par contre en vertu de l'article 262 et, dans ce cas, cela reviendrait au type de plainte habituellement déposée devant la CCT et voulant que les chemins de fer aient refusé de venir chercher des wagons ou d'accorder le taux qu'on attendait. Il existe plusieurs dispositions correctrices en ce domaine.

**Le sénateur Roblin:** Permettez-moi d'être plus précis. Lorsque tout cela aura été mis en place, est-ce que les subventions destinées à l'entretien des embranchements existeront encore ou non? Seront-elles fondues dans le taux?

**M. Thompson:** Elles existeront toujours puisque plusieurs embranchements ne servent pas au mouvement du grain. Il a donc été décidé de maintenir le plan d'ensemble, mais vous remarquerez que les dispositions corrélatives comportent un article stipulant qu'aucune subvention ne sera versée pour des embranchements tributaires du transport du grain pour toute

[Text]

**Senator Roblin:** That is the point I am getting at. I can foresee an area of public debate in the investment or otherwise in grain-carrying branch lines. They are now dealt with in one way, and in the future they will be folded into this investment plan of the railways, as I understand the explanation I have just received. If that is the case, then I think we are going to face the fact that a lot of these branch line people, for arguments that will seem good to them at any rate, will be concerned if they do not like the investment program in their branch lines. Have you made any provision for that problem? Speaking from some experience, branch lines are a touchy proposition even when nobody uses them.

**Mr. Kroeger:** I think it is useful to make a distinction between branch line maintenance responsibilities of the railways as provided for in this bill and the government's branch line rehabilitation program, which is carried out outside the provisions of this bill. The funds for that rehabilitation program, in the amount of roughly \$100 million a year, are met out of the appropriations presented to Parliament annually. They would not be a statutory payment as many of the payments in this bill are.

On the other hand, the railways do have responsibilities under this bill for investing in the maintenance of branch lines. One day, when the government's commitment to rehabilitation has been fulfilled, then further rehabilitation will, indeed, become a railway responsibility, and the costs of such rehabilitation will be built into the rate.

**Senator Roblin:** So you are telling me that, for the time being, the government still has its capital rehabilitation responsibilities and the railway has the maintenance and operation responsibilities?

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Senator Roblin:** Then, in due course, the railways will have it all?

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Senator Roblin:** I just make my comment that there is an area where you can expect to hear from some people in due course.

Going on to another area, as I understand it, up to now, a lot of people have been in on the act when it comes to providing railway cars. The Manitoba government used to rent them; the Saskatchewan government buys them; the Canadian Wheat Board buys them; and the government has been buying some. Who will have the responsibility for the supply of grain cars from now on? Will that be the railway's sole responsibility and be included in their payment situation?

**Mr. Kroeger:** The government has made a commitment for the purchase of additional hopper cars through 1985-1986.

[Traduction]

période pendant laquelle cet embranchement a été désigné comme tel.

**Le sénateur Roblin:** C'est justement là où je veux en venir. Je prévois que les investissements ou autres questions financières relatives aux embranchements tributaires du transport du grain pourraient donner lieu à un débat public. On propose en fait de modifier la façon dont on s'en occupe puisque dorénavant ces questions feront partie des projets d'investissement des compagnies, si je comprends bien les explications qui viennent de m'être données. Si tel est bien le cas, je crois qu'un grand nombre des usagers de ces embranchements s'inquiéteront, pour des raisons qui leur paraîtront valables à eux en tout cas, s'ils ne sont pas d'accord avec les projets d'investissement pour ces tronçons. Avez-vous prévu ce problème? Je sais par expérience que les embranchements sont un sujet délicat, même quand personne ne s'en sert.

**M. Kroeger:** Je crois qu'il est utile de distinguer d'un côté les responsabilités, qui, en vertu des dispositions de ce projet de loi sont celles des chemins de fer au chapitre de l'entretien des embranchements, et de l'autre le programme gouvernemental de remise en état des embranchements qui est exécuté indépendamment des dispositions de ce projet. Les fonds affectés à ce programme, et qui s'élèvent à environ 100 millions de dollars par an, proviennent des affectations de crédits présentées au Parlement chaque année. Il ne s'agit pas de paiements légaux semblables à bon nombre de ceux que prévoit le projet de loi.

D'un autre côté, les compagnies ont, en vertu de ce projet de loi, effectivement l'obligation d'investir dans l'entretien des embranchements. Un jour, lorsque le gouvernement aura mené à bien son programme de modernisation, il reviendra alors aux compagnies de chemins de fer de maintenir le réseau en bon état de fonctionnement et le coût de cette opération sera intégré au taux.

**Le sénateur Roblin:** Vous me dites donc que, pour l'instant, le gouvernement doit affecter des capitaux à la modernisation, tandis que les chemins de fer s'occupent de l'entretien et du fonctionnement du réseau?

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Roblin:** En fin de compte, donc, les compagnies seront un jour les seules responsables?

**M. Kroeger:** C'est cela.

**Le sénateur Roblin:** Je tenais seulement à signaler qu'il y a un domaine où vous aurez, un jour ou l'autre, des réactions.

Passons à un autre sujet. Si je comprends bien jusqu'à aujourd'hui un grand nombre d'intervenants s'occupaient de l'acquisition des wagons. Le gouvernement du Manitoba avait pris l'habitude de les louer, mais celui de la Saskatchewan les achetait, de même que la Commission canadienne du blé; et le gouvernement en achetait quelques-uns. Qui sera dorénavant chargé de fournir les wagons? Les compagnies de chemin de fer en seront-elles seules responsables et les subventions qu'elles reçoivent tiendront-elles compte de cet état de choses?

**M. Kroeger:** Le gouvernement s'est engagé à acheter des wagons-trémies jusqu'en 1985-1986. A moins qu'il ne décide



*[Text]*

Unless the government decides to purchase still more hopper cars and supply them to the railways, future acquisitions will become the normal responsibility of the railways.

Again, there is a provision in the bill that the costs of acquiring such hopper cars would become a legitimate element in railway costs. This is contained in clause 39(4)(b) of the bill. These costs would then become a part of eligible railway costs and would, therefore, be covered by the freight rate structure.

**Senator Roblin:** I have to confess that I have a parochial interest in the matter because the Port of Churchill has a railway line which cannot take the new hopper cars. There has been some speculation that a special car could be developed to use that railway line, which would be an improvement on the old-style boxcars which are rapidly disappearing. I guess we would have to look to the railways from now on for some action, if anything is to be done about that.

**Mr. Kroeger:** Not, not yet. The responsibility for the Churchill line—which, as Senator Roblin says, is of somewhat special character—continues to rest with the Minister of Transport, and expenditures concerning the Churchill line would again be covered outside the provisions for statutory payment under this bill. Similarly, research on the lightweight hopper car that might be able to move over the line to Churchill would be the responsibility of the Minister of Transport, rather than being undertaken under this particular régime.

**Senator Roblin:** Thank you. You have told me about the annual rate scale, and you are going to tell me what is in that mix. So I will not pursue that for the moment. The costing review takes place how often?

**Mr. Kroeger:** Every four years the CTC undertakes a top-to-bottom review of the railways' costs in moving grain. In between the four-year reviews, the CTC adjusts eligible railway costs annually on the basis of the indices that it maintains of what is happening to railway labour costs—

**Senator Roblin:** That is the annual rate scale thing.

**Mr. Kroeger:** In the first instance you have to establish what eligible railway costs are to be. The next step is to strike a rate scale which will enable the railways to recover those costs. But in the first instance, before you know what the rate scale should be, you have to establish what the costs are. So you do a thorough costing review every four years, and in between you adjust on the basis of price indices maintained by the CTC; and, of course, the other component of overall railway costs is volume, which I am not touching on for the moment. But in terms of cost trends per tonne, that is done by the CTC, and, if Senator Roblin wishes, I can link that to the rate scale.

**Senator Roblin:** I do not wish to detain the committee, but, if the witness has a paper on that, I will undertake to read it.

**Mr. Kroeger:** I have copies of several technical papers with me that I will be pleased to give to the honourable senator after the meeting.

*[Traduction]*

d'en acheter d'autres pour en fournir aux chemins de fer, les achats ultérieurs seront normalement la responsabilité de ces derniers.

Ici encore le projet de loi comporte une disposition prévoyant que les coûts d'acquisition de ces wagons pourraient légitimement devenir un des postes de frais des chemins de fer. Il s'agit de l'alinéa 39(4)b). Ces coûts deviendraient donc une partie des coûts admissibles des chemins de fer et seraient par conséquent couverts par le barème des taux.

**Le sénateur Roblin:** J'avoue que j'ai un peu un esprit de clocher dans ce domaine, parce qu'il y a aboutissant au port de Churchill une ligne de chemin de fer qui ne peut être empruntée par les wagons-trémies. On a songé à fabriquer un wagon spécial qui pourrait être utilisé sur cette ligne précaire, ce qui serait une amélioration comparativement aux vieux wagons couverts en voie rapide de disparition. Je suppose que désormais c'est aux chemins de fer qu'il faudra demander de prendre des décisions dans ce domaine.

**M. Kroeger:** Non, pas encore. C'est encore le ministre des Transports qui a la responsabilité de la ligne de Churchill—qui est, comme vous le dites sénateur Roblin, un peu spéciale—et les dépenses relatives à cette ligne seraient, elles aussi, couvertes par d'autres fonds que ceux prévus dans ce projet de loi. De même les recherches concernant la production d'un wagon-trémie léger, capable d'emprunter la voie jusqu'à Churchill, relève du ministre des Transports et ne seraient pas entreprises dans le cadre de ce régime particulier.

**Le sénateur Roblin:** Merci. Vous m'avez déjà éclairé concernant le barème annuel, et vous allez expliquer ce que cela recouvre. Je n'insisterai donc pas pour le moment. L'examen des coûts: à quel intervalle se fait-il?

**M. Kroeger:** Tous les quatre ans, la CCT étudie de fond en comble ce que le transport du grain coûte aux chemins de fer. En plus, chaque année, elle rajuste les coûts admissibles en fonction des indices qu'elle dresse relativement aux coûts de la main-d'œuvre ferroviaire—

**Le sénateur Roblin:** Ça c'est le barème annuel.

**M. Kroeger:** Il faut tout d'abord déterminer quels seront les coûts admissibles des chemins de fer. Ensuite, il faut établir un barème de référence permettant aux chemins de fer de faire leurs frais. Mais avant d'établir ce barème il faut déterminer quels seront les coûts. Alors tous les quatre ans, les coûts sont réexaminés à fond et dans l'intervalle ils sont rajustés selon les indices de prix dressés par la CCT; et, bien entendu, l'autre composante des coûts globaux des chemins de fer est le volume que je laisse de côté pour l'instant. Mais en ce qui concerne l'échelle des coûts à la tonne, cela est fait par la CCT et, si le sénateur Roblin le désire, je peux rattacher ça au barème annuel.

**Le sénateur Roblin:** Je ne voudrais pas retarder le Comité, mais si le témoin a un document à ce sujet, je pourrais le lire.

**M. Kroeger:** J'ai des exemplaires de plusieurs documents techniques avec moi et il me fera plaisir de les communiquer à l'honorable sénateur après la séance.



[Text]

**Senator Bell:** Would the witness please give me that reference again?

**Mr. Kroeger:** It is Motion 130 in today's Orders of the Day. This is in Roman numerals, and if I read it correctly, it is page XXXVIII.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, I am scanning my notes to pick up the questions I wish to ask.

**The Chairman:** At this point I would mention for the information of the members of the committee that next week when we reach clause-by-clause study of the bill, Mr. Thompson, Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre have agreed to be at our disposal.

**Senator Roblin:** I notice, Mr. Kroeger, that you encourage the use of Canadian products. The railways are instructed to do that, which, of course, is a good idea; but, on the other hand, it does artificially increase certain costs. I have always felt that those costs should not be charged against the person who has to do it but against the public treasury. Has any consideration been given to differentiating those costs?

**Mr. Kroeger:** The clause in the bill does not go to that degree of precision whereby one would calculate what the Canadian content premium was, if I might put it that way, and then pay a direct subsidy to the railways to offset that. The clause is rather more general. It is, if you like, a best-efforts clause, which says that having due regard to cost and efficiency the railways shall try to use Canadian products and also to do their procurement in the regions in which investments are being made. I believe the wording is consistent with proper economy and the expeditious carrying out of the investment.

**Senator Roblin:** That covers a lot.

**Mr. Kroeger:** Canadian content is now quite high. In the case of CP it is 92 per cent and of CN I believe it is 88 per cent.

**Senator Roblin:** You cannot fault that. It is pretty good. How was this ceiling of 31.5 million metric tonnes arrived at, and what is the logic for having a ceiling anyway?

**Mr. Kroeger:** The origins of the ceiling go back to the approach that the government announced in February, 1982. The proposition that had been put to the government by the western agricultural organizations was that, if the government would cover the then existing shortfall, the western agricultural organizations were prepared to discuss the sharing of future increases above and beyond that shortfall. So in effect the government was being invited to make the railways hold and they would stop losing money. That translated into the Crow benefit figure of \$651 million. The producer was paying \$150 million under the Crow; actual costs were \$803 million; and the \$651 million was the difference. Those are approximate figures.

Similarly, the 1981-82 year was used as a base year for volumes. The figure of 31.5 million tonnes was the volume of

[Traduction]

**Le sénateur Bell:** Le sénateur pourrait-il me redonner la référence?

**M. Kroeger:** C'est la motion 130 de l'Ordre du jour d'aujourd'hui, en chiffres romains c'est si je ne m'abuse, à la page XXXVIII.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, je parcours mes notes pour en retirer les questions que je voudrais poser.

**Le président:** Je voudrais ici signaler aux membres du Comité que MM. Thompson, Kroeger et Lefebvre ont accepté de se mettre à notre disposition la semaine prochaine lorsque nous étudierons le bill article par article.

**Le sénateur Roblin:** Je remarque, M. Kroeger, que vous favorisez l'utilisation des produits canadiens. Les chemins de fer reçoivent des instructions en ce sens, ce qui, certes, est une bonne idée. Mais d'un autre côté cela augmente artificiellement certains coûts. J'ai toujours été d'avis que ces coûts ne devraient pas être supportés par la personne qui est tenue de se conformer à un règlement mais par le Trésor public. A-t-on songé à distinguer ces coûts?

**M. Kroeger:** L'article du projet de loi n'est pas assez précis pour permettre le calcul de la part canadienne, et être ensuite en mesure de verser aux chemins de fer une subvention en contrepartie. Les dispositions sont beaucoup plus générales. Il s'agit, si vous préférez, de la meilleure clause possible, et elle stipule que, les coûts et l'efficacité des chemins de fer étant saufs, ces derniers devront essayer d'utiliser des produits canadiens et de les acquérir dans des régions où des investissements ont été faits. Je crois que le libellé est conforme aux principes d'une saine économie et à la réalisation rapide de l'investissement.

**Le sénateur Roblin:** Cela comprend beaucoup de choses.

**M. Kroeger:** La part canadienne est maintenant assez élevée. Dans le cas du CP, elle est de 92 p. 100, tandis qu'au CN je crois qu'elle est de 88 p. 100.

**Le sénateur Roblin:** Rien à redire à cela, c'est pas mal du tout. Comment en est-on arrivé à ce plafond de 31,5 millions de tonnes métriques et pourquoi fixer un plafond de toute façon?

**M. Kroeger:** L'idée d'établir un plafond remonte à l'approche adoptée par le gouvernement en février 1982. Les organismes agricoles de l'Ouest avaient alors dit au gouvernement que s'il pouvait éponger l'écart qui existait, ils seraient disposés à discuter comment répartir les hausses futures qui seraient plus élevées que cet écart. A toutes fins pratiques le gouvernement était invité à soutenir les chemins de fer pour qu'ils cessent de perdre de l'argent. Voilà d'où vient le chiffre de 650 millions de dollars qui représente le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau: le producteur payait 150 millions de dollars en vertu de ce tarif, et les coûts réels étaient de 803 millions, ce qui donne un écart de 651 millions. Ce sont des chiffres approximatifs.

De même, l'année 1981-1982 a servi d'année de référence pour les volumes. Le chiffre de 31,5 millions de tonnes était le

[Text]

grain that was shipped in that base year of 1981-82. As I indicated in my opening remarks, some of the farm organizations—I think including the Manitoba Farm Bureau—during the discussions with Dr. Gilson about how these future cost increases might be shared, said they were much more alarmed about cost increases that might be occasioned by inflation and they wanted protection against that. At one point this trade-off came into the discussion: if they could be given adequate protection against inflationary cost increases, the *quid pro quo* would be that they would cover all cost increases arising from volume. That recommendation was accepted by the government for a variety of reasons, one of them being that there is a kind of rough “ability to pay” principle that comes into play. That is to say, if volume does increase from 31 million tonnes in 1981-82 to 41 million tonnes, as forecast by the Department of Agriculture for 1991-92—if you get that 10-million tonne increase, presumably that will be to the benefit of producer incomes. Rising volumes equate, other things being equal, to rising returns to producers. So the 31.5 million tonnage limitation had a certain attraction on its merits, both to Dr. Gilson and to the government; but the origin of that limitation was the Gilson consultations. It did not figure in the government’s original proposals.

**Senator Roblin:** I have a couple of observations on the ceiling with the expansion from 20 million to 30 million in this extraordinarily short space of time. While one cannot predict these things, the possibility exists that this may continue. The other thing is that, when you have a ceiling of 31.5 above which you have a surcharge, I imagine that the surcharge will be against every bushel that moves. So the small man who is not benefiting from this volume production is helping to pay for the movement of the grain that comes from the volume production farm. Is that the way it works?

**Mr. Kroeger:** Yes, that would be a possible effect for an individual producer. There is one rather fundamental point about the volume limitation that I should explain. It has often been said that the volume limitation is a disincentive to increased production, because after you get past the tonnage limit of 31.5 there is a higher rate. That is mathematically true. It is not a relevant factor in terms of decision-making by individual producers, because you increase the freight rate system-wide to take account of volume increases which are also system-wide. So in a given year you set the freight rate at a particular level to cover both cost levels and volumes. Then an individual producer can double his production, but he is not going to pay a higher freight rate than the average for the system.

**Senator Roblin:** I agree with you. I do not think that it is a disincentive.

**Mr. Kroeger:** It should not be for an individual producer, because of that factor. It is hard to judge how it will work as between the big, well-equipped farmer, with the financial resources and the skill to keep on increasing his production and

[Traduction]

volume de grain expédié au cours de l’année de référence 1981-1982. Comme je l’ai précisé dans ma déclaration d’ouverture, certaines des organisations agricoles—y compris, je crois, le *Manitoba Farm Bureau*—ont dit, au cours des discussions avec M. Gilson concernant le partage éventuel des hausses futures de coûts, qu’elles craignaient beaucoup plus les hausses provenant de l’inflation et qu’elles voulaient être protégées contre cette éventualité. À un moment donné, l’idée de concessions mutuelles germa. Si les agriculteurs pouvaient être adéquatement protégés contre des hausses de coûts inflationnistes, en retour ils seraient prêts à supporter toutes les hausses de coûts liées au volume. Cette recommandation fut acceptée par le gouvernement pour diverses raisons, notamment à cause de l’entrée sur scène de ce qu’on pourrait, pour simplifier, appeler le principe de la capacité de payer. C’est-à-dire que si le volume de 31 millions de tonnes en 1981-1982 passait, en 1991-1992, à 41 millions de tonnes, selon les prévisions du ministère de l’Agriculture, c’est-à-dire augmentait de 10 millions de tonnes, ou du tiers—c’est présument le revenu du producteur qui en bénéficierait. Des volumes à la hausse égalent, toutes choses étant égales par ailleurs, une augmentation des profits pour le producteur. C’est pourquoi le plafond de 31,5 millions de tonnes était une formule assez intéressante, à la fois pour M. Gilson et le gouvernement. Mais l’idée en est venue au cours des consultations du premier. Je n’ai rien eu à dire dans la proposition originale du gouvernement.

**Le sénateur Roblin:** J’aurais plusieurs remarques à faire sur l’expansion éventuelle de ce plafond de 20 à 30 millions de tonnes au cours d’une période brève. Bien qu’on ne puisse prédire ces choses, il n’est pas impossible que cette expansion continuera. Par ailleurs, si vous avez un plafond de 31,5 et que vous le dépassez, vos frais vont augmenter et, je suppose, se répercuter sur chaque boisseau transporté. C’est dire que le petit producteur qui ne profite pas de cette augmentation du volume est en fait tenu de payer le transport du grain produit par la ferme à gros rendement. Est-ce comme cela que cela fonctionne?

**M. Kroeger:** Oui, ça pourrait-être une des répercussions pour un agriculteur. Il y a un autre aspect fondamental de ce plafond que je dois expliquer. On a souvent dit que le fait de limiter le volume a pour effet de décourager la production, parce qu’une fois dépassée la limite des 31,5 millions de tonnes le taux augmente. Cela est mathématiquement vrai. Mais ce n’est pas un facteur pertinent en ce qui concerne les décisions prises par chaque producteur—parce qu’on augmente le taux pour l’ensemble du réseau en vue de tenir compte des augmentations de volumes qui sont, elles aussi, générales. Telle année, donc, vous fixez le taux à un niveau donné en vue de couvrir les coûts et les volumes. Si un agriculteur double sa production, il n’aura pas à payer un taux plus élevé que celui prévu pour l’ensemble du système.

**Le sénateur Roblin:** Je suis d’accord. Je ne crois pas que ce plafond ait un effet de découragement.

**M. Kroeger:** Il ne devait pas en avoir pour le producteur individuel à cause de ce facteur. Il est difficile, cependant, de savoir exactement comment cela fonctionnera alors que vous aurez le gros agriculteur bien équipé, qui dispose des ressour-



[Text]

the more marginal farmer, whose production levels might increase at a lesser rate or remain constant. But it is true that, if system-wide volumes continue to go up, freight rates faced by all producers, including those who do not increase their production, will also go up.

**Senator Roblin:** I do not think that there is any practical way around that.

You will be happy to know, Mr. Chairman, that I only have one more question. It has to do with the appropriations of Parliament. Am I correct in stating that Parliament has already appropriated the money needed for the use of the railways to induce them to start their new programs?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir. The concept in the Gilson consultations was that the compensatory régime for the railways should begin in the next crop year, that is to say as at the crop year which began on August 1, 1982. Senator Roblin will recall my comment that the Crow benefit is the 1981-82 shortfall. That is the base year both for volume and for the definition of the shortfall. Hence, the decision arising out of the Gilson consultations was that as of August 1, 1982 the railways would be compensated fully as defined in the bill for their costs in moving grain.

Last March, Parliament approved a first instalment of what are called interim payments to the railways. There is a second instalment, I believe, which was included in a set of supplementary estimates presented to Parliament in the spring. It had been intended with those two interim payments to cover the period to August 1, 1983, the beginning of this crop year. The bill, of course, did not secure passage in time for the statutory régime to come into place as of August 1. So the government intends to return to Parliament to seek approval for one more set of supplementary estimates covering the period between August 1 and January 1, which for the moment is the date on which the government hopes the bill could come into force.

**Senator Roblin:** So in effect the amount will be covered for the calendar year 1983—or is it the fiscal year 1983-84?

**Mr. Kroeger:** The compensation is being calculated on a crop-year basis and the rates and payments and so forth are struck on that basis. The railways operate on a calendar-year basis. In January of 1983 they gave to the Minister of Transport a set of investment commitments—levels of investment—which they would undertake to make in return for being compensated for the movement of grain. Those are on the public record and could be supplied to the committee, if it were of interest.

**Senator Roblin:** You have not satisfied me. I want to know for what period it is, whether actual or intended. When does the subsidy start?

[Traduction]

ces financières et des compétences nécessaires pour continuer à accroître sa production, et de l'autre l'agriculteur marginal dont la production n'augmentera peut-être pas aussi vite ou restera la même. Il n'en demeure pas moins que si les volumes d'ensemble continuent à s'accroître, les taux qu'auront à payer les producteurs, y compris ceux dont la production n'augmente pas, augmenteront également.

**Le sénateur Roblin:** Je ne crois pas qu'il existe de solution pratique à ce problème.

Vous serez heureux d'apprendre, monsieur le président, qu'il ne me reste qu'une seule question à poser; elle se rapporte aux affectations de crédits par le Parlement. Ais-je raison de déclarer que celui-ci a déjà affecté l'argent destiné à encourager les chemins de fer à lancer leur nouveau programme?

**M. Kroeger:** Oui, monsieur. L'idée qui est née des consultations de M. Gilson était d'introduire avec la prochaine campagne agricole le nouveau régime d'indemnités pour les chemins de fer, c'est-à-dire à compter de la campagne commençant le 1<sup>er</sup> août 1982. Le sénateur Roblin se souviendra que j'ai déclaré que la subvention du Nid-de-Corbeau vise l'écart enregistré en 1981-1982. C'est l'année de référence à la fois pour le volume et pour la définition du manque à gagner. Par conséquent, la décision prise après les consultations Gilson a été qu'à compter du 1<sup>er</sup> août 1982 et aux termes du projet de loi, le coût du mouvement du grain serait pleinement remboursé aux compagnies de chemin de fer.

En mars dernier, le Parlement a approuvé le premier versement aux chemins de fer de ce qu'on appelle un rajustement provisoire. Un deuxième versement, me semble-t-il, a été inclus dans le budget supplémentaire des dépenses qui a été déposé au Parlement ce printemps. Ces deux versements provisoires devaient, espérait-on, couvrir la période jusqu'au 1<sup>er</sup> août 1983, c'est-à-dire jusqu'au début de la présente campagne agricole. Mais le projet de loi n'a pas été adopté à temps pour que le plan prévu entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août. Le gouvernement a donc l'intention de revenir demander au Parlement un nouveau budget supplémentaire pour la période qui va 1<sup>er</sup> août du 1<sup>er</sup> janvier 1984, date à laquelle il espère que ce projet de loi sera en vigueur.

**Le sénateur Roblin:** En fait, ce montant sera couvert pour l'année civile 1983—ou s'agit-il de l'année financière 1983-1984?

**M. Kroeger:** L'indemnité est calculée en fonction de la campagne agricole annuelle, et les taux et versements et ainsi de suite sont calculés par rapport à cette période de référence. Les chemins de fer fonctionnent selon le calendrier civil. En janvier 1983, ils ont communiqué au ministre des Transports les projets d'investissement—montant des investissements—qu'ils entreprendraient en contrepartie de l'indemnité relative au mouvement du grain. Ces projets ont été déposés publiquement et pourraient être fournis au comité s'il est intéressé à les voir.

**Le sénateur Roblin:** Votre réponse ne me satisfait pas. Je veux savoir qu'elle est la période couverte, quelle soit effective ou seulement prévue. Quand l'indemnité commencera-t-elle à être versée?



[Text]

**Mr. Kroeger:** August 1, 1982.

**Senator Roblin:** That is good. What does it amount to for the first year?

**Mr. Kroeger:** For the first crop year I believe it was \$313 million. I should explain here that the Crow gap, or Crow benefit, is in the order of \$650 million. The railways are already receiving the statutory branch line subsidies which amount to something in excess of \$300 million. The \$313 million in supplementary estimates was intended to close the rest of the gap.

**The Chairman:** Any other questions?

**Senator Roblin:** I would like to thank the witnesses for being so patient with me.

**The Chairman:** I was about to do that myself.

Mr. Thompson and Mr. Kroeger, thank you very much for your assistance to us this afternoon. I am pleased that you have agreed to be at our disposal during the clause-by-clause study of the bill next week.

Thank you very much, Mr. Lefebvre and Mr. Farquhar.

The meeting continued *in camera*.

[Traduction]

**M. Kroeger:** Le 1<sup>er</sup> août 1982.

**Le sénateur Roblin:** C'est bien. Quel montant cela représente-t-il pour la première année

**M. Kroeger:** Pour la première campagne agricole, je crois qu'il s'élève à 313 millions de dollars. Permettez-moi d'ajouter ici que la subvention du Nid-de-Corbeau est de l'ordre de 650 millions de dollars. Les chemins de fer reçoivent déjà la subvention légale relative aux embranchements qui représente un peu plus de 300 millions de dollars. Les 313 millions du budget supplémentaire de dépenses devaient combler la différence.

**Le président:** D'autres questions?

**Le sénateur Roblin:** Je voudrais remercier les témoins de s'être montrés si patients à mon égard.

**Le président:** J'allais justement le faire.

Messieurs Thompson et Kroeger, nous vous remercions beaucoup de l'aide précieuse que vous nous avez apportée cet après-midi. Je suis heureux que vous ayez accepté de vous remettre à notre disposition pendant l'étude du projet de loi article par article, la semaine prochaine.

Merci beaucoup, messieurs Lefebvre et Farquhar.

(La réunion se poursuit à huis clos).













*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.



34  
5019  
-763



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, October 4, 1983

Le mardi 4 octobre 1983

Issue No. 35

Fascicule n° 35

**Second proceedings on**

The Subject-matter of Bill C-155, An Act to  
facilitate the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

**Deuxième fascicule concernant**

La teneur du projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

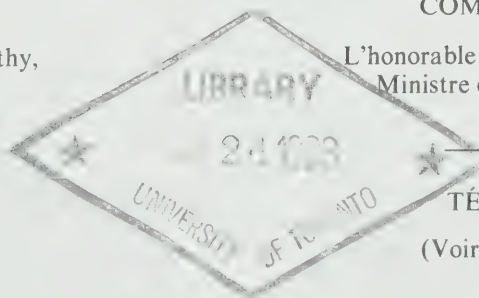
L'honorable Lloyd Axworthy,  
Ministre des Transports

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Steuart	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, 22nd September 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 4 OCTOBRE 1983  
(69)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 40, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Steuart et Stollery. (10)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Buckwold et Frith.

*Aussi présent:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Comparaît:* L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

*Témoïn:*

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Conformément à son ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence».

Le président présente le ministre qui fait une déclaration et avec le témoin répond aux questions.

À 21 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 4, 1983  
(69)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:40 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Steuart and Stollery. (10)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Buckwold and Frith.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Appearing:* The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

*Witness:*

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

In compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, the Committee proceeded with consideration of the subject-matter of Bill C-155, "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the Minister who made a statement. The Minister and the witness then answered questions.

At 9:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, October 4, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 7.30 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this evening I am honoured to welcome on your behalf the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, who will be our only witness this evening although I understand that Mr. Kroeger is accompanying him. I believe the minister has an opening statement.

**The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport:** Mr. Chairman, I am not sure that I can dignify my words by saying that I have an opening statement; it is more like a running commentary on where we are and where we are going with this particular initiative. I do not believe I have to outline to you the basic principles of the bill. I understand there has been some careful pre-study and examination of it. I thought perhaps my role this evening would be to make myself available for questions concerning the present status on some of the recent initiatives that have been taken.

I cannot recall—and I think my recollection will be borne out by parliamentary history—a bill that has gone through quite as many stages of consultation, hearings, examination, assessment and review as Bill C-155. Not only has it been the topic of a continuous round of royal commissions and task force inquiries throughout the 1960s and the 1970s, but in the past three years it has been the subject of a number of discussions in western Canada and in other areas—indeed, to the point where I am sure there is hardly a single Canadian who has not been consulted in one way or another about the Crow rate. That is deservedly so because it is unquestionably one of the most important and significant initiatives taken by this government. It will have a very profound impact, both on western Canada and on the country as a whole, in terms of establishing a new system of transportation that will give us the ability to meet the growing demands for export markets in the years ahead, while, at the same time, helping us with our agricultural system and in our industrial system. It carries with it enormous implications and that is why we have put such high priority on the bill.

It is a bill that has obviously brought about a lot of sensitivities and certainly a lot of differences in points of view. The task of the government has been to try to find what will be the most acceptable range of proposals that could be put forward to allow the modernization and expansion of the railways to proceed while, at the same time, providing a degree of protection or security for the grain producers, and other commodity groups in western Canada in particular, so that the cost that they bear would not be injurious.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 4 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, j'ai l'honneur d'accueillir ce soir en votre nom le ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, qui sera notre unique témoin bien que M. Kroeger l'accompagne. Je crois que le ministre a un exposé préliminaire à faire.

**L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports:** Monsieur le Président, je crois que cette expression est une surestimation de ce que j'ai à dire; il s'agit plutôt d'observations qui vous informeront de l'étape à laquelle nous en sommes dans l'étude du projet de loi et de l'orientation que les choses prennent. Je pense qu'il n'est pas nécessaire que je vous expose les principes de base du projet de loi. Je crois savoir qu'on l'a déjà étudié et examiné soigneusement. Mon rôle ce soir est de me mettre à votre disposition et de répondre à vos questions sur l'état de la situation en ce qui concerne certaines des mesures que nous avons prises récemment.

Je ne me rappelle aucun projet de loi qui ait fait l'objet d'autant de consultations, de séances, d'examen, d'évaluations et de révisions que celui-ci et je crois que l'histoire parlementaire me donnera raison. Non seulement a-t-il fait l'objet d'une étude continue par des commissions royales d'enquête et des groupes de travail pendant les années 1960 et 1970, mais ces trois dernières années, il a été au centre de nombreuses discussions dans l'Ouest du Canada et dans d'autres provinces, à tel point que je suis certain qu'on aurait du mal à trouver un seul Canadien qui n'ait jamais été consulté d'aucune façon au sujet du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. C'est à juste titre qu'il en est ainsi parce qu'il s'agit indubitablement de l'une des initiatives les plus importantes et des plus lourdes de conséquences que notre gouvernement ait prises. Elle aura un impact marqué, tant dans l'ouest du Canada que dans le pays en général, en instituant un nouveau système de transport qui nous permettra de répondre aux besoins croissants des marchés d'exportation tout en aidant nos agriculteurs et notre industrie. Les implications du projet de loi sont énormes et c'est pourquoi nous lui avons accordé une telle cote de priorité.

Il est manifeste que le projet de loi aborde de nombreux points sensibles et il est certain qu'il suscite de nombreuses divergences d'opinions. Le gouvernement a eu pour tâche de déterminer les formules les plus acceptables qu'il pouvait proposer et qui lui permettraient de moderniser le réseau ferroviaire et de lui donner de l'expansion tout en assurant un certain degré de protection aux producteurs céréaliers et autres de l'Ouest en particulier, de sorte que les coûts qu'ils assumeront ne leur porteront pas préjudice.

## [Text]

I believe that the bill, as we now have it and are now debating it in the House of Commons, meets those requirements, particularly in light of the hearings by the Commons committee, which spent a lot of time in the summer listening to approximately 270 witnesses. That committee also spent two months travelling to give people a chance to discuss the bill, and then spent extensive time here in Ottawa going over the bill. The result of that is that we are now faced with what one can call a bountiful harvest of amendments that are being considered by the House of Commons, including those amendments that are being offered by the government based upon those hearings and upon what we would think would be ways of improving the bill.

Mr. Chairman, I would like to comment particularly on those initiatives and demonstrate how they meet some of the major concerns that have been expressed during the public hearings over the past three or four months.

To begin with, there has been a lot of concern about the question of ability to pay. Some members of the House of Commons, and certainly some interest groups in western Canada, have expressed concern about why we should bring in the Crow bill at a time when farm income is either levelling off or is declining. In fact, it may have declined over the past year or two. The issue of the ability to pay is one that needs to be squarely faced. I make the argument to you that we deal with it in two ways. First, I think it is quite clear that without this measure the ability of farmers to improve their income would be severely hampered; the possibility of expanding markets, of getting a premium price for products and of eliminating many of the surcharges for demurrage and storage would not be dealt with unless we went ahead with this bill. The transportation costs and the delivery system itself are not the only costs that the farmers bear. They also bear a lot of other inefficient costs. By providing a well-defined and highly efficient railway system, this bill can eliminate many of those.

Secondly, there is the chance to open up markets. One of the handicaps western grain producers have faced in grain production over the past decade or so has often been the uncertainty of delivery. When the Canadian Wheat Board or the private grain companies go out to secure markets, one of the first questions asked is "Can you deliver on time?" As we saw certainly in 1979 when we had real problems, certain markets had to be turned down simply because there could not be that guarantee of delivery. Therefore, the ability to expand markets is very contingent upon the railway delivery system. We know that we will not have that delivery system unless the railways can raise the necessary capital to invest in that modernization. They can only get that, if they get a reasonable return for the carrying of grain, and they can only get a reasonable return, if there is a different costing formula.

We have also provided in the bill fairly substantial measures to ensure that that investment takes place. One of the productive results of the committee hearings in the House of Commons was a number of amendments to the whole question of

## [Traduction]

Je crois que le projet de loi, dans sa forme actuelle, c'est-à-dire la version dont la Chambre des communes est présentée, répond à ces exigences, si j'en crois les témoignages rendus lors des séances du comité de la Chambre des communes qui a passé une bonne partie de l'été à entendre près de 270 témoins. Ce comité s'est également déplacé pendant deux mois pour consulter les Canadiens au sujet du projet de loi et il a ensuite passé beaucoup de temps à l'étudier, ici même à Ottawa. Il en est résulté ce que nous pourrions appeler une riche récolte d'amendements que la Chambre des communes est en train d'étudier, y compris ceux que le gouvernement a proposés à la suite des séances de son comité et qui, nous l'espérons, contribueront à améliorer le projet de loi.

Monsieur le président, je voudrais surtout vous entretenir de ces initiatives et vous montrer comment elles répondent aux principales préoccupations qui ont été exprimées lors des audiences publiques des trois ou quatre derniers mois.

Tout d'abord, on a beaucoup parlé de la question de la capacité de payer. Certains députés et groupes d'intérêt de l'Ouest ont dit ne pas comprendre pourquoi nous présentons un projet de loi sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau à un moment où les revenus des agriculteurs sont stables quand ils ne sont pas en baisse. Ils diminuent depuis un an ou deux. La question de leur aptitude à payer la note en est donc une qu'il convient d'aborder franchement. Je dois donc vous dire que nous l'abordons sous deux angles. D'abord, il est clair que sans cette mesure, les agriculteurs seraient beaucoup moins aptes à accroître leurs revenus et qu'il nous serait beaucoup plus difficile d'étendre nos marchés, d'obtenir les meilleurs prix pour nos produits et d'éliminer une bonne partie des frais additionnels de surestaries et d'entreposage des céréales. Le coût du transport et de la livraison n'est pas le seul fardeau que supportent les agriculteurs. Ils doivent également assumer beaucoup d'autres frais inutiles. En assurant un service ferroviaire bien défini, très efficace, le projet de loi peut en éliminer une grande partie.

Deuxièmement, il faut tenir compte de la chance que nous avons là d'ouvrir de nouveaux marchés. L'un des principaux problèmes que les producteurs céréaliers de l'Ouest ont éprouvés ces dix dernières années tient au caractère incertain des livraisons. Lorsque la Commission canadienne du blé ou les sociétés céréaliers privées essaient de s'assurer des marchés, on leur demande avant tout autre chose si elles «peuvent livrer la marchandise à temps». Comme nous l'avons vu en 1979, année au cours de laquelle nous avons connu de réels problèmes, il a fallu renoncer à certains marchés pour la simple raison que nous ne pouvions pas garantir les livraisons. Par conséquent, notre aptitude à donner de l'expansion aux marchés est très étroitement liée à l'efficacité de notre système de livraison ferroviaire. Nous savons que nous n'aurons jamais un tel système de livraison si les sociétés ferroviaires ne peuvent constituer les capitaux nécessaires à la modernisation qui s'impose. Elles n'y arriveront que si elles réalisent des profits raisonnables sur le transport des céréales et cela ne sera possible que si nous changeons notre formule d'imputation des coûts.

Nous avons également prévu dans le projet de loi des mesures assez rigoureuses qui visent à assurer les investissements nécessaires. Les séances du comité ont eu, entre autres résultats très positifs à la Chambre des communes, celui



## [Text]

railway performance guarantees where the responsibilities of the CTC, of the government and of the senior grain transportation committee are all designed to ensure rigorous performance requirements on capital investment. With those amendments we will be able to apply and administer those in a way that should ensure that modernization does take place and that efficiencies are gained in the system.

Secondly, one of the important amendments initially offered by Mr. Pepin was the notion of a safety net to ensure that farmers would be protected against transportation costs rising above the 10 per cent figure in terms of total grain prices. The Speaker, as some of you probably know, has initially indicated that, according to procedural requirements in the house, that amendment may not be or is not acceptable at this point in time. We will have an opportunity to argue the case on Thursday morning, but, even if the procedural decision of the Speaker stands, I think it is quite clear that such an amendment could go forward on the basis of unanimous agreement by all parties in the house. If ability to pay is a matter of deep concern, then a safety net is one of the most effective ways of dealing with it. It was my hope and expectation that the opposition parties would be in agreement because of their own well-expressed concern about the ability to pay.

The other major issue that emerged during the course of the hearings was the method of payment—concerning whether you should pay the railways, the producers or split it half and half. Again, there was no clear consensus and, after all the time the committee spent, the different sides of the argument remained about the same; there were very strong advocates for some kind of producer payment system, but others were equally adamant on the side of full payment to the railways. There were some interesting proposals, such as the Manitoba Farm Bureau's entitlement proposal and a scheme put forward by the Province of Alberta. These all had interesting possibilities, but they were by their very nature complicated and at the same time could not be implemented because there was no focussing on or localizing around one particular option.

In order to provide some assurance, particularly to livestock groups and others who have been strong supporters of the producer pay system, an amendment I have offered—and it has been accepted by the Speaker—is the idea of initiating an immediate commission of review that would start work right after the legislation is passed. It would start examining the various options, particularly the producer pay options, to determine what the impacts might be in various ways in the agricultural community. The two-year period between now and the time of review in 1985-86 would not be dead air time, but, in fact, would be actively used to examine those options. It would be used as a way of assessing and bringing the different parties into a common inquiry to see if there could be a better method of payment that might be proffered to Parliament in the 1985-86 review.

## [Traduction]

d'amener la présentation d'un certain nombre d'amendements relatifs aux garanties de rendement des sociétés ferroviaires en ce sens que la CCT, le gouvernement et le Comité supérieur du transport du grain doivent tous faire en sorte que les capitaux soient investis de la façon la plus rentable possible. Grâce à ces amendements, nous serons en mesure de les administrer de telle sorte qu'il devrait y avoir effectivement une modernisation du système et que ce dernier devrait être plus efficace.

Deuxièmement, l'un des amendements importants qui ont d'abord été proposés par M. Pepin visait à constituer un genre de filet de sûreté afin de protéger les agriculteurs d'une hausse des coûts de transport supérieure à 10 p. 100 du prix total du grain. M<sup>me</sup> le Président, comme certains d'entre vous le savent probablement, a d'abord dit que pour des raisons de procédure, l'amendement n'est pas recevable à cette étape-ci. Nous aurons le temps d'en discuter jeudi matin, mais même si M<sup>me</sup> le Président maintient la décision qu'elle a prise du point de vue de la procédure, il est certain à mes yeux que cet amendement pourrait être recevable si tous les partis à la Chambre y consentaient. Si la capacité de payer est une source de vives préoccupations, ce genre de filet de sûreté est un des moyens les plus efficaces de régler le problème. J'espérais que les partis de l'opposition y consentiraient, et même je m'y attendais, en raison des inquiétudes bien connues que leur inspire le sujet.

L'autre point important qui est ressorti des séances est la méthode de paiement, à savoir s'il faut payer les sociétés ferroviaires, les producteurs ou partager les sommes entre les deux. Encore une fois, il n'y a pas de consensus à ce sujet et en dépit du temps que le comité a passé à étudier la question, les parties sont restées sur leurs positions respectives, à savoir que certains favorisent le paiement aux producteurs alors que d'autres défendent avec autant d'acharnement le versement des subventions aux sociétés ferroviaires. Certaines propositions intéressantes ont été mises de l'avant, notamment celles du Manitoba Farm Bureau sur le principe du mérite et celle de la province de l'Alberta. Ces propositions offraient toutes des possibilités intéressantes, mais elles étaient compliquées, par leur nature même, et il était impossible de les appliquer du fait qu'il ne s'est établi de préférence ni pour l'une ni pour l'autre.

Afin de rassurer surtout les éleveurs et d'autres fervents partisans du versement des subventions aux producteurs, j'ai proposé un amendement que M<sup>me</sup> le Président a accepté, à savoir l'institution immédiate d'une commission de révision qui se mettrait au travail dès que le projet de loi aura été adopté. Cette commission examinerait les diverses possibilités, surtout celles du versement des subventions aux producteurs, et elle déterminerait quelles conséquences ce système pourrait avoir sur la communauté agricole. Les deux années qui s'écouleront d'ici à ce que la révision ait lieu, soit en 1985-1986, ne seraient donc pas du temps perdu, mais serviraient à étudier ces possibilités. Elle serait une période d'évaluation pendant laquelle les diverses parties contribueraient à une enquête commune visant à découvrir, si possible, une meilleure méthode de paiement qu'on pourrait proposer au Parlement lors de la révision de 1985-1986.

[Text]

This is a technique borrowed from labour-management relations where, rather than ending up having a strike over questions of pay or whatever, there is an attempt to compromise. Many labour experts—and I used to have deal with them in my previous department—advise that the two parties get together, come to common assumptions, and work things through to reduce conflict or controversy.

I want to make the case to you that one of the features of the bill is to keep the window open on the method of payment to allow that examination to proceed during the two-year period up to the review. After that, hopefully, we will find satisfactory answer that will have a broader degree of acceptance.

The third area I would like to draw your attention to is the inclusion of some additional specialty crops. Again, this is being done as a way of assisting and promoting what has been a long-time objective in western Canada, namely, a high degree of diversification and value-added processing in the western regions so that the raw materials are not simply shipped out but can be used to develop processed products. One of the problems in doing that, of course, is that the Crow régime did not apply to other types of crops. Therefore, we have included a number of specialty crops and have made amendments which have also been accepted.

We have also proposed that the Rowell recommendation relating to additional government payments of \$7 million per year be used to provide support for those specialty crops being added as part of the Crow régime. This bill does have some important incentives to the diversification of the agricultural base in western Canada, which is one of the key objectives.

Finally, Mr. Chairman, I want to draw to the attention of members of the committee that, in addition to the primary objective—the improvement of the railway system in western Canada and the ability, therefore, to give a certain and efficient means of delivery—the change in the Crow rate also carries with it very important economic implications for Canada.

We are talking about a direct capital investment of some \$16 billion to \$17 billion over an eight—to ten-year period with perhaps a secondary level of investment of another \$10 billion. The estimates of the Department of Industry and Regional Expansion put the job-creation figures well over 375,000 person-years, which is a lot of work. It is work that can start right away this fall. If sometimes government spokes-persons have expressed some degree of frustration at the slowness of proceeding, it is just that we see a lot of people out of work in Canada and we know that this is one initiative which not only will provide great stimulus in the traditional areas of construction work and in the supply of traditional

[Traduction]

La technique est empruntée au domaine des relations de travail entre employés et employeurs; en effet, plutôt que d'en venir à provoquer une grève pour des questions salariales ou autres, on cherche à faire un compromis. De nombreux experts des questions ouvrières, avec qui j'ai discuté dans mes fonctions précédentes, conseillent aux deux parties de se rapprocher l'une de l'autre, de s'entendre sur certains points et de trouver ensemble des solutions de manière à réduire les possibilités de conflit ou de controverse.

Je tiens à souligner que l'une des caractéristiques du projet de loi est qu'il laisse la porte ouverte en ce qui concerne la méthode de paiement de sorte que l'examen puisse se poursuivre pendant une période de deux ans jusqu'au moment de la révision et que par la suite, nous puissions trouver une solution qui satisfasse un plus grand nombre d'intéressés.

Le troisième domaine que je tiens à vous signaler est l'inclusion de certaines cultures spéciales additionnelles. Cette mesure vise également à appuyer et à promouvoir un des objectifs que l'Ouest poursuit depuis longtemps, à savoir un haut degré de diversification ainsi que la valeur ajoutée par le conditionnement dans l'Ouest des denrées agricoles, de manière à ce que les produits de base ne soient pas simplement expédiés vers d'autres provinces, mais servent à l'édification d'une industrie de conditionnement des produits dans l'Ouest. L'un des obstacles à la réalisation de cet objectif est, évidemment, que le régime du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne s'appliquait pas à d'autres cultures. Par conséquent, nous avons inclu un certain nombre de cultures spéciales et nous avons proposé des amendements qui ont également été acceptés.

Nous avons aussi proposé que la recommandation Rowell prévoyant des paiements annuels additionnels de 7 millions de dollars par le gouvernement servent à favoriser les cultures spéciales auxquelles le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau s'appliquera dorénavant. Le projet de loi prévoit d'importantes mesures d'encouragement à la diversification de l'agriculture dans l'Ouest, ce qui constitue l'un de ces principaux objectifs.

Enfin, monsieur le Président, je tiens à signaler aux membres du Comité qu'en plus du premier objectif, qui consiste à améliorer le système ferroviaire dans l'Ouest et à assurer ainsi un moyen certain et efficace de livraison, la modification du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a des implications économiques très importantes pour le Canada.

Nous parlons ici d'un investissement direct de quelque 16 ou 17 milliards de dollars échelonné sur une période de huit à dix ans sans parler de la possibilité de l'investissement, à un niveau secondaire, de 10 milliards de dollars additionnels. Selon les prévisions du ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Expansion économique régionale, on créera ainsi des emplois équivalant à beaucoup plus de 375,000 années-personnes, ce qui fait beaucoup de travail. Ces emplois pourraient être créés dès cet automne. S'il est parfois arrivé que des porte-parole du gouvernement donnent une certaine impression de frustration en raison de la lenteur des travaux, c'est tout simplement que nous voyons beaucoup de Canadiens sans travail et que nous



[Text]

railway materials, but may also give rise to some interesting new technology.

The railways are not only expanding; they are modernizing. We would be using this as a way of substantially enhancing the technology base of railways in western Canada. That means new equipment in the areas of telecommunications, signalling, management systems, and so forth. Therefore, the prospect that this raises for economic development right across Canada—in the Atlantic provinces, Quebec, Ontario and the west—are quite astounding.

I think we all, whatever our political persuasion, share a concern about jobs. This is one good way of getting them and getting them in large numbers in a quick way. My discussions with the railways have indicated to me that, as soon as it appears that we are close to passage of this bill, their major capital investments will proceed. They will proceed with the tunnelling in British Columbia, the double-tracking and the other kinds of industrial offsets that are so important to us all.

The bill carries with it that kind of major importance to this country and, for that reason, I think it is important we try to finally come to grips with it in these last hours of debate. We can all say that our work has been well done if we can get it through—I used to say “by Thanksgiving,” but I am prepared to amend that and say “by Remembrance Day.”

**Senator Frith:** That is your last offer?

**Hon. Mr. Axworthy:** That is my last offer.

**Senator Steuart:** I believe a tremendous number of amendments have been considered in the House of Commons, and I understand that they are going to consider whether some of them are out of order by Thursday or Friday of this week. Since this committee is presently pre-studying this bill, would you consider appearing before us again when some of these amendments have been passed because they will involve some major changes to this legislation?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, sir, I would be glad to come back if invited. It will be my pleasure.

**Senator Steuart:** My second question relates to the subject of compensation. There has been a great deal of debate in the other place and by the public about the level of compensation. We will be hearing from some so-called experts in this field tomorrow. We will be hearing from Snavelly, King and Associates who did a study in this regard a long time ago, and from R. L. Banks and Associates. As I understand it, the Snavelly figure was rather high whereas the Banks figure was low. Where did you get your figure for compensation? Was it from the Gilson Report?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the level of compensation put forward in the bill is somewhere between the highs and the

[Traduction]

savons qu'il s'agit là d'une mesure qui non seulement créera de nombreux emplois dans les domaines traditionnels de la construction et de la fabrication du matériel de chemins de fer, mais pourrait aussi susciter l'apparition de technologies nouvelles.

Non seulement les sociétés ferroviaires prennent-elles de l'expansion, elles se modernisent. Nous nous servirions de ce projet de loi comme d'un moyen d'accroître considérablement la base technologique des sociétés ferroviaires dans l'Ouest. Cela signifie de l'équipement nouveau dans les télécommunications, la signalisation, les systèmes de gestion et ainsi de suite. Par conséquent, les perspectives de développement économique que ce projet de loi ouvre dans tout le Canada—dans les provinces de l'Atlantique, au Québec, en Ontario et dans l'Ouest—sont tout à fait étonnantes.

Je crois qu'en dépit de nos convictions politiques divergentes, nous avons tous à cœur la création d'emplois. Cette mesure constitue un excellent moyen d'en créer un très grand nombre très rapidement. Les entretiens que j'ai eus avec les sociétés ferroviaires m'ont convaincu que dès que l'adoption du projet de loi semblera imminente, elles procéderont à leurs grands investissements de capitaux. Elles construiront des tunnels en Colombie-Britannique, elles doubleront les voies et feront d'autres genres de travaux industriels qui sont importants pour nous tous.

Le projet de loi est empreint de ce caractère d'importance et c'est pourquoi il importe, à mon avis, que nous tâchions d'en arriver à une solution dans ces dernières heures de débat. Nous pourrions tous dire que nous aurons bien fait notre travail si nous faisons en sorte qu'il soit adopté rapidement; je disais «d'ici l'Action de grâces», mais je suis prêt à revenir là-dessus et à dire «d'ici le Jour du Souvenir».

**Le sénateur Frith:** C'est votre dernière offre?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est ma dernière offre.

**Le sénateur Steuart:** Un très grand nombre d'amendements ont été étudiés à la Chambre et je crois savoir que d'ici jeudi ou vendredi, la Chambre aura décidé lesquels sont recevables ou irrecevables. Étant donné que notre comité en est présentement à une étude préliminaire du projet de loi, accepteriez-vous de témoigner de nouveau lorsque certains de ces amendements auront été adoptés, parce qu'ils impliqueront des changements majeurs au projet de loi?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, sénateur, je serai heureux de revenir si vous le désirez. J'en serai ravi.

**Le sénateur Steuart:** Ma deuxième question porte sur le sujet de l'indemnisation. On a beaucoup discuté à l'autre endroit et dans le public du montant de l'indemnisation. Des experts de ces questions comparaissent devant notre comité demain. Ils représenteront la compagnie Snavelly, King et Associés, qui a fait une étude à ce sujet il y a longtemps déjà, et la compagnie R. L. Banks et Associés. Si je ne m'abuse, les chiffres fournis par la compagnie Snavelly étaient assez élevés comparativement à ceux de la compagnie Banks. Comment avez-vous obtenu votre chiffre? Émane-t-il du rapport Gilson?

**L'honorable M. Axworthy:** Je pense que le montant de la compensation proposée dans le projet de loi se situe entre les



[Text]

lows. It was not decided purely on trying to find the Aristotelian mean. It was designed on what would be a fair return to the railways, both for their direct costs and also for their constant costs. How you measure constant costs, that is, the general overhead the railways have to bear, seems to be the area of the most dispute.

I think the judgment of most experts is that, in order to garner a fair return, in other words, to make it worth your while to carry any commodity, both direct costs and constant costs have to be computed. Our costs are based on the Gilson Report, that is, at the level of \$6.51. Now we are adding to it because of the addition of the specialty crops. I think it is probably on the low side so far as the railways are concerned and on the high side as far as the producers are concerned; therefore, it is probably about right.

**Senator Steuart:** With regard to the compensation and whether the railways will get it or whether it is split, as the bill now stands it will all be paid to the railways; is that right?

**Hon. Mr. Axworthy:** That is the present formula. We made the change, then Mr. Pepin had to alter course because of some political realities in the spring of this year. So this seemed to be the most acceptable solution at the time. That is what we are now proceeding with. In terms of the techniques of analyzing those costs, they will, of course, be subject, under the bill, to an annual review by the CTC as well as a quadrennial review, every four years, to go to the guts of it, to determine how those constant costs are arrived at. It's a little bit of black magic science at this point in time. That is why, when you listen to the experts, I would ask you to take into account the usual definition of "experts".

**Senator Steuart:** With regard to compensation, is it a fact that within two or three years—I understand that you are going to initiate a study—a decision will come squarely before Parliament at that time?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Steuart:** and if necessary Parliament can alter the compensation.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the belief of the government was that this was, in a sense, the first leap forward, and a very necessary one; but it should not and will not stop the evolution of this particular program. Therefore Parliament would be asked to have a full review in 1985-86. The Commission of Review that I propose establishing would be an additional supplement to that, making sure that the parliamentary review does not merely rehash the same arguments that we have had now, but has an opportunity to look at a number of the other proposals, ideas and suggestions, examine them, and deal with some of the ambiguities that were raised. Many people made

[Traduction]

extrêmes. Nous n'en sommes pas venus à ce chiffre en essayant simplement de trouver la moyenne d'Aristote. Nous avons tenu compte de ce qui constituerait une part équitable pour les sociétés ferroviaires, tant au chapitre de leurs coûts directement liés à la production qu'à celui de leurs coûts constants. Il semble que la façon de mesurer les coûts constants, c'est-à-dire le dépassement de devis général que les sociétés ferroviaires doivent assumer, constitue la question la plus controversée.

La plupart des experts sont d'avis que pour réaliser des bénéfices raisonnables, autrement dit, pour que cela vaille la peine d'exploiter un service, quel qu'il soit, il faut tenir compte des coûts directs et des coûts constants. Nos chiffres sont basés sur le rapport Gilson, ce qui donne une indemnisation de 6 51 \$. Maintenant, nous l'augmentons en raison des cultures spéciales qui ont été incluses. Ce chiffre est probablement un peu bas du point de vue des sociétés ferroviaires et assez élevé du point de vue des producteurs, ce qui fait qu'il est probablement le bon.

**Le sénateur Steuart:** Quant à savoir si l'indemnisation sera versée aux sociétés ferroviaires ou si elle sera divisée entre elles et les producteurs, si on ne croit le projet de loi dans sa version actuelle, l'indemnisation sera entièrement versée aux sociétés, n'est-ce pas?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est la formule que nous avons retenue jusqu'à maintenant. Nous en avons changé, ensuite M. Pépin a dû modifier son tir en raison de certaines réalités politiques qui ont prévalu au printemps dernier. Cette solution nous semblait donc la meilleure à l'époque. C'est de cela que nous discutons présentement. Quant aux techniques d'analyse de ces coûts, elles seront évidemment sujettes, en vertu du projet de loi, à la révision annuelle de la CCT ainsi qu'à une révision quadriennale, c'est-à-dire à une étude qui aura lieu tous les quatre ans et qui ira au fond des choses dans l'examen de la façon dont on arrive à ces coûts constants. Pour l'instant, cela tient un peu de la magie noire. C'est pourquoi, lorsque vous écouterez les experts, je vous demanderais de tenir compte de la définition qu'on donne habituellement du terme «expert».

**Le sénateur Steuart:** Au sujet de l'indemnisation, est-il vrai que dans deux ou trois ans—je crois comprendre que vous allez instituer une enquête—une décision sera franchement soumise au Parlement?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est exact.

**Le sénateur Steuart:** Et le Parlement pourra modifier le montant de l'indemnisation au besoin.

**L'honorable M. Axworthy:** Je pense que le gouvernement estimait, qu'en un sens, c'était un premier pas en avant et un pas vraiment nécessaire; mais il ne doit pas arrêter l'évolution de ce programme et il ne le fera pas. Par conséquent, le Parlement serait tenu de faire un examen complet en 1985-1986. La Commission d'examen que je propose d'établir serait complémentaire et veillerait à ce que l'examen du Parlement ne se contente pas de revenir sur les mêmes arguments que ceux que nous avons eus jusqu'à maintenant, mais que ce soit l'occasion d'étudier d'autres propositions, idées et suggestions et de régler certaines des ambiguïtés soulevées. Beaucoup ont

[Text]

claims about what impact it would have on small farms, on agricultural communities and on different crops; but no one was too sure. A number of hypotheses were being put forward, with a lot of data to support it. It would be my hope that the Commission of Review would be able to come to grips in a more realistic way with those propositions.

**Senator Steuart:** To be clear, two years from now, (a) there will be a new government, and (b) there will be a new Transport Minister—

**Hon. Mr. Axworthy:** Senator, are you wishing that in any order of priority?

**Senator Steuart:** No, just as it comes to mind. Anyway, there will be a clear decision, and it will be up to the government of the day, if it wants to change it. It is not being locked in here for all time?

**Hon. Mr. Axworthy:** It would be a requirement of Parliament, and the government and minister of the day would be responsible for bringing it back for that examination.

**Senator Steuart:** I have one further question: In the bill as it now stands will the cattlemen and the cattle industry in western Canada be better off or worse off competitively compared with cattlemen and the cattle industry in Quebec and Ontario?

**Hon. Mr. Axworthy:** Certainly it is my belief that their situation would be substantially improved over the status quo; the reason being that—

**Senator Steuart:** Improved for whom?

**Hon. Mr. Axworthy:** The disparity that has been growing larger and larger as each year passes between the rates for grain and livestock will continue to grow and grow under the status quo. This will arrest that development and will provide for a reduction in that disparity. I concede that the reduction in disparity is not as great as it would have been under a formula that would result in a producer-payment system, but it is certainly substantially better than if we had simply allowed the Crow to remain, because at that point the cost of transportation would have been reduced year by year to the point where the ability to ship raw grain eastward, compared to what we were using for feedstock in western Canada, would have been almost non-existent; it would have been almost 100 per cent.

**Senator Steuart:** Do I gather that you are saying that western cattlemen will not be worse off, in a competitive position, relative to raising cattle in eastern Canada, as a result of this bill?

**Hon. Mr. Axworthy:** In fact, I would say they would be—to use Mr. Kroeger's words—a slow improvement, but an improvement nonetheless. As I say, in this thing everything is relative. It would certainly be a substantial improvement over having left the regime as it is.

**Senator Stollery:** The minister, in his remarks, said that he had a proposal or two that were questioned by the Hon. the Speaker, that they were subject to the rules. I wondered, in all of the pushing and pulling that has gone on over the past year

[Traduction]

protesté contre les repercussions qui s'ensuivraient pour les petits exploitants et les communautés agricoles ainsi qui sur différents produits agricoles sans trop d'assurance toutefois. Des hypothèses très circonstanciées ont été avancées. J'espèrais que la commission d'examen serait en mesure de s'attaquer à ces propositions de façon plus réaliste.

**Le sénateur Steuart:** Pour être clair, dans deux ans, a) il y aura un nouveau gouvernement et b) un nouveau ministre des Transports—

**L'honorable M. Axworthy:** Monsieur le sénateur, est-ce là votre ordre de priorité?

**Le sénateur Steuart:** Non, c'est l'ordre dans lequel ils me sont venus à l'esprit. De toute façon, une décision claire sera prise et il appartiendra au gouvernement du moment de décider s'il veut des changements. Cette mesure n'est pas irrévocable?

**L'honorable M. Axworthy:** Ce serait une exigence du Parlement et le gouvernement et le ministre du moment devraient la soumettre à un nouvel examen.

**Le sénateur Steuart:** J'ai une autre question à poser: Selon le projet de loi actuel, les producteurs de bovins et l'industrie bovine de l'Ouest se trouveront-ils dans une situation meilleure ou pire sur le plan de la concurrence que ceux du Québec et de l'Ontario?

**L'honorable M. Axworthy:** J'ai la ferme conviction que leur situation s'améliorerait sensiblement par rapport à la situation actuelle parce que...

**Le sénateur Steuart:** Elle s'améliorerait pour qui?

**L'honorable M. Axworthy:** L'écart qui s'élargit de plus en plus chaque année entre les cours des grains et du bétail continuera de s'accroître si la situation ne change pas. Notre proposition freinera ce mouvement et réduira l'écart. J'admets que cette réduction n'est pas aussi grande qu'elle l'aurait été avec une formule de paiement au producteur, mais il est certain que les nouveaux tarifs sont beaucoup plus avantageux que l'ancien tarif du Nid-de-Corbeau en vertu duquel le coût du transport aurait baissé d'année en année au point qu'il n'aurait presque plus été possible de livrer du grain brut vers l'Est, étant donné ce que nous utilisons comme céréales fourragères dans l'Ouest du Canada; la différence aurait été presque de 100 p. 100.

**Le sénateur Steuart:** Dois-je conclure de vos propos que, du point de vue de la concurrence, les producteurs de bovins de l'Ouest ne seront pas dans une situation pire que celle des producteurs de l'Est du Canada avec le présent projet de loi?

**L'honorable M. Axworthy:** En fait, il y aurait—pour reprendre les termes de M. Kroeger—une lente amélioration, mais une amélioration tout de même. A ce sujet, tout est relatif. L'amélioration sera certainement importante par rapport au régime actuel.

**Le sénateur Stollery:** Le ministre a déclaré, dans ses observations préliminaires, que le Président se demandait si une ou deux de ces propositions étaient assujetties au Règlement. Je me demande, si avec toutes les tergiversations qui ont eu lieu



[Text]

and a half, whether it means that what might now be a proposal of yours, given the experience of the past 18 months, it would perhaps be out of order. What you propose may not be in order. Why would it not be in order? Does it mean that things have changed to such an extent over this period that you might propose things now that had not originally been thought of?

**Hon. Mr. Axworthy:** As I recall, there are only two government amendments that are still up for discussion. One is in the interpretative section of the bill, the definition of "grain". I suppose, if we were using the rules of procedure, we should not be making any substantive changes in the interpretative section. I believe that is the basis of the Speaker's ruling. The other major amendment is in the introduction of the safety net. The reason is that it was a new concept that was introduced after second reading. The other amendments have been accepted.

**Senator Riley:** Mr. Minister, when you speak about a review at the end of two years, at the end of that period how much money do you expect the government will have spent on upgrading the railway?

**Hon. Mr. Axworthy:** There are a number of components. We would continue to direct cash grants to the railways for branch line rehabilitation. The government announced an additional \$300 million on the branch line system. I believe we have already spent about \$450 million. There was an amount of \$700 million originally in the pot. There has been \$300 million offered. So we would be spending approximately another \$500 million on branch line rehabilitation. That is for the branch lines. Over the direct benefit costs, I believe the figure to be about 1.86—

**Senator Riley:** If at the end of the two-year review Parliament decides not to go ahead, the railways will have improved facilities at the expense of the government. Would they have to pay that back?

**Hon. Mr. Axworthy:** To clarify the position, I should point out that the review is not a sunset review. The choice is not whether you stop it altogether. It is a question of the method of payment. The regime is put into place. The review is simply to determine how it might be improved at that point in time. I do not think that we would want to put a sunset in place, because the whole key ingredient to making this thing work is to enable the railways to have some certainty of return so that they can go into the capital markets and raise the necessary capital to modernize the system. A banker would not lend them the kind of money they are going to be demanding if they thought that after two years the compensation would come to an end. What the review by Parliament is how it might be paid, but not that it might be stopped.

**Senator Riley:** I thought you said that it would go before Parliament.

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, but not on the basis of a sunset clause. It is for review.

[Traduction]

depuis un an et demi, cela veut dire que votre proposition actuelle constituerait une violation du Règlement compte tenu de l'expérience des 18 derniers mois. Votre proposition peut être contraire au Règlement. Pourquoi le serait-elle? La situation aurait-elle changé pendant cette période au point que vous pourriez aujourd'hui faire des propositions auxquelles on n'aurait pas songé à l'origine?

**L'honorable M. Axworthy:** Si je me souviens bien, il n'y a plus que deux modifications émanant du gouvernement qui font encore l'objet de discussions. L'une est l'article d'interprétation du projet de loi qui donne la définition de «grain». Je suppose que, selon les règles de procédure, nous ne devrions pas modifier de façon substantielle l'article d'interprétation. Je crois que c'est l'argument de base de la décision du Président. L'autre modification importante touche à l'introduction d'un filet de sécurité. Cette nouvelle notion a été présentée après la deuxième lecture. Les autres modifications ont été acceptées.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le ministre, quand vous parlez d'un examen au bout de deux ans, combien d'argent pensez-vous que le gouvernement aura dépensé à la fin de cette période pour moderniser le réseau ferroviaire?

**L'honorable M. Axworthy:** De nombreux éléments entrent en jeu. Nous continuerons de verser des subventions aux compagnies de chemin de fer pour la modernisation des embranchements. Le gouvernement a annoncé qu'il injecterait 300 millions de dollars de plus dans le réseau des embranchements. Je crois que nous en avons déjà dépensé environ 450 millions. À l'origine, on avait prévu 700 millions de dollars. On a offert 300 millions de dollars. Donc, nous dépenserions environ 500 millions de dollars de plus pour la modernisation des embranchements. Voilà pour cette question. Pour les coûts directs, je crois que le chiffre est d'environ 1,86...

**Le sénateur Riley:** Si à la fin de l'examen biennal, le Parlement décide de ne pas poursuivre, les compagnies de chemin de fer auront modernisé leurs installations aux frais de l'État. Devraient-elles le rembourser?

**L'honorable M. Axworthy:** Pour préciser notre position, je dois souligner que l'examen n'est pas une mesure de temporisation. Il ne s'agit pas de déterminer s'il faut le supprimer complètement. C'est une question de mode de paiement. Le régime est en place. L'examen consiste simplement à déterminer comment l'améliorer à un moment donné. Je ne pense pas que nous voudrions mettre en place une mesure de temporisation parce que, pour assurer le succès de l'opération, il faut permettre aux compagnies de chemin de fer d'avoir certaines garanties de profit pour qu'elles puissent mobiliser sur les marchés financiers les capitaux nécessaires à la modernisation du réseau ferroviaire. Un banquier ne leur prêterait pas l'argent dont ils auront besoin s'il croyait que cette mesure doit être abolie au bout de deux ans. Le Parlement doit examiner le mode de paiement, mais non la remettre en question.

**Le sénateur Riley:** Je pensais vous avoir entendu dire que le Parlement en serait saisi.

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, mais pas en tant que mesure de temporisation, mais pour examen.



[Text]

**Senator Steuart:** Whether it is paid by the railroad or whether it is paid by the producer?

**Hon. Mr. Axworthy:** Or some combination thereof. Since we overcame the first renewal and decided to change the Crow, the key issue has been what will be the method of payment. The Gilson Report was eventually 80/20 producer versus railroad and then we proposed 50/50. Now it is 100 per cent to the railroads. Since then other schemes of payment have been put forward, which would be all part of the examination going on during that two year period.

**Senator Riley:** This goes back to the user-pay concept developed by—

**Hon. Mr. Axworthy:** I suppose the user-pay concept goes back to the old National Transportation Act. But this particular review in Parliament is on the method of payment. Obviously, the producer is expected to pay a higher percentage. They will be paying double the Crow rate they now pay by 1985/86 but there will still be a substantial amount paid toward the movement of grain out of public funds.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, do we have copies of the amendments?

**The Chairman:** Yes.

**Hon. Mr. Axworthy:** I suggest that you wait until after Thursday because the Speaker has indicated that she intends to dispense with 80 some odd amendments. It will save you some reading.

**Senator Riley:** The only thing I was thinking of is the witnesses coming before us tomorrow.

**Hon. Mr. Axworthy:** We can get copies of the proposed government amendments.

**The Chairman:** We have them.

**Senator Frith:** Tomorrow's witnesses would be interested in the amendments dealing with compensation, if any. Or perhaps even better, could they be supplied with something which would set in context any relationship between the amendments and methods of compensation.

**Hon. Mr. Axworthy:** I am sure that the last round of government amendments don't have much bearing on that particular question.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, as I read the House of Commons *Hansard*, the Speaker said she had some concern about the procedural acceptability of 36 amendments and that 49 amendments were acceptable to the Chair. Perhaps it would be wise to leave until after Thursday the testimony of the witnesses coming tomorrow. At least then we would know where we are going. Perhaps the minister could tell us what happened today to reconcile these very wide differences between the Speaker and the various members of the House of Commons.

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Pour savoir si c'est la compagnie de chemin de fer ou le producteur qui paiera?

**L'honorable M. Axworthy:** Ou une combinaison quelconque des deux. Depuis que nous avons réussi à obtenir le renouvellement et décidé de changer le tarif du Nid-de-Corbeau, la question essentielle a porté sur le mode de paiement. Le rapport Gilson a recommandé des versements dans un rapport de 80 p. 100 pour les producteurs et les compagnies de chemins de fer respectivement et nous avons proposé la formule de 50-50. Maintenant il est question de verser 100 p. 100 du montant aux chemins de fer. Depuis, d'autres modalités de paiement ont été proposées et elles seront toutes examinées au cours de la période de deux ans.

**Le sénateur Riley:** Cela nous reporte à la notion du paiement par l'utilisateur avancée par...

**L'honorable M. Axworthy:** Je suppose que cette notion remonte à l'ancienne Loi sur le transport national. Mais l'examen du Parlement dont il est question portera sur le mode de paiement. Bien sûr, le producteur doit payer un pourcentage plus élevé. D'ici 1985-1986, il paiera le double de ce qu'il paie actuellement selon le tarif du Nid-de-Corbeau, mais beaucoup de fonds publics seront encore consacrés au transport des grains.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le Président, avons-nous des copies des modifications?

**Le président:** Oui.

**L'honorable M. Axworthy:** Je propose que vous attendiez jusqu'à vendredi parce que le Président a indiqué qu'elle avait l'intention d'en supprimer environ 80. Vous vous épargnerez une lecture inutile.

**Le sénateur Riley:** Je pensais seulement aux témoins qui comparaitront devant nous demain.

**L'honorable M. Axworthy:** Nous pouvons obtenir des copies des modifications proposées par le gouvernement.

**Le président:** Nous les avons.

**Le sénateur Frith:** Les témoins de demain aimeraient sûrement avoir les modifications concernant l'indemnisation, s'il y en a. Ou encore mieux, pourrait-on leur remettre un document qui leur permettrait de situer dans les modifications ce qui a trait aux méthodes d'indemnisation.

**L'honorable M. Axworthy:** Je suis sûr que les dernières modifications gouvernementales n'ont pas beaucoup de rapport avec cette question.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le Président, d'après le *hansard*, le Président aurait indiqué qu'elle doutait de la recevabilité de 36 modifications et que 49 étaient réglementaires. Il serait peut-être sage d'oublier jusqu'à vendredi les témoignages des témoins qui vont comparaître demain. Au moins saurions-nous où nous allons. Le ministre pourrait peut-être nous dire ce qui s'est fait aujourd'hui pour concilier les divergences d'opinion marquées entre le Président et les différents députés.

[Text]

**Hon. Mr. Axworthy:** The Speaker agreed to hold over until Thursday morning any debate on the proposed amendments simply to give members of the House the opportunity to examine her rulings. But there are still a large number of amendments under debate and we are grinding through them slowly now, so there is still lots of grist for the mill and no lack of things to talk about. If I can make one suggestion to the committee, I think the experts that you have invited for tomorrow could provide very important information on the whole question of railway costing and compensation, two issues which are essential to the bill and are not affected by the amendments. They are really the nub of what we are talking about, how to get a basic reasonable rate of return to the railways so they will go ahead and expand the railway lines.

**Senator Buckwold:** Mr. Chairman, though I am not a member of this committee, may I ask the minister a question?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Buckwold:** Would the minister give us a brief rundown on the so-called safety net of 10 per cent and how historically it affected the producer on the basis of price and what he is paid for his transportation and perhaps some projections on the future. Will it be as serious a burden as some people say or has it not been so oppressive historically?

**Hon. Mr. Axworthy:** Perhaps I could ask Mr. Kroeger to go through those details for you.

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** The concept of the safety net is relevant to the medium and long term. In the next year or couple of years the financial impact on individual producers would be fairly limited. In 1983/84 it would be about 2.5 per cent a bushel on a base of 13 cents or 14 cents a bushel at present. Currently the cost of transporting grain is in the order of 2.5 per cent of the selling price. The question for the medium term is, "could there be a return to the 1930s situation where at worst transportation costs under the Crow rate were 35 per cent of the selling price of wheat?" It is against that kind of contingency that the safety net is intended to guard. There will be an upward progression as the producer's share of transportation costs goes up, assuming this legislation is passed.

**Senator Buckwold:** Will it progress upward from 10 per cent?

**Mr. Kroeger:** No. At the moment a producer pays 2.5 per cent and a few years from now it will go to 5 per cent or 6 per cent, depending on what happens to the price of wheat. But even if the price remained at its present level you would probably not reach a point where transportation costs were 10 per cent of the selling price until about 1989. If the price of the six grains in the basket goes up, then it will be well beyond 1989 and the day may never come when transportation costs will be 10 per cent of the selling price of grain. The term

[Traduction]

**L'honorable M. Axworthy:** Le Président a accepté de reporter jusqu'à jeudi matin tout débat sur les modifications proposées pour donner la possibilité aux députés d'examiner ses décisions. Mais il y a encore beaucoup d'amendements en discussion et nous avançons lentement à l'heure actuelle; il y a donc encore beaucoup de pain sur la planche et nous ne manquons pas de sujets de discussion. Si je peux me permettre de vous faire une suggestion, je pense que les spécialistes que vous avez invités demain pourront fournir des renseignements très importants sur toute la question des coûts et de l'indemnisation des compagnies de chemin de fer, deux questions qui sont essentielles pour le projet de loi et n'ont pas fait l'objet de modification. Elles sont vraiment au cœur de nos entretiens sur la façon d'assurer un taux de rendement raisonnable aux compagnies de chemin de fer pour leur permettre de poursuivre leur exploitation et d'étendre leurs lignes.

**Le sénateur Buckwold:** Monsieur le Président, même si je ne suis pas membre de votre comité, puis-je poser une question au ministre?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Buckwold:** Le ministre pourrait-il nous expliquer brièvement en quoi consiste le dispositif dit «filet de sécurité» de 10 p. 100 et nous indiquer comment il a influé par le passé sur les prix à la production, nous dire ce que le producteur reçoit pour le transport et faire peut-être certaines prévisions pour l'avenir. Le fardeau sera-t-il aussi important que d'aucuns le prétendent, ou n'a-t-il pas été aussi lourd qu'on veut bien le dire par le passé?

**L'honorable M. Axworthy:** Peut-être pourrais-je demander à M. Kroeger de vous répondre.

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, département d'État au développement économique:** La notion de filet de sécurité est pertinente à moyen et à long terme. Au cours de l'année qui vient ou des deux prochaines années, son impact financier sur chaque producteur serait assez limité. En 1983-1984, il serait d'environ 2.5 p. 100 le boisseau qui vaut actuellement 13 ou 14 cents. A l'heure actuelle, le transport du grain coûte environ 2.5 p. 100 du prix de vente. A moyen terme, il faut se demander s'il ne pourrait pas y avoir un retour à la situation des années 30 où les frais de transport, compte tenu du tarif du Nid-de-Corbeau, s'élevaient, au pire, à 35 du prix de vente du blé. C'est ce genre de situation que le filet de sécurité vise à prévenir. Il y aura une progression à la hausse à mesure que la part des frais de transport payés par le producteur augmentera, à supposer que la loi soit adoptée.

**Le sénateur Buckwold:** Les frais augmenteront-ils à partir de 10 p. 100?

**M. Kroeger:** Non. A l'heure actuelle, le producteur verse 2.5 p. 100 et d'ici quelques années, ce sera 5 ou 6 p. 100, selon le prix du blé. Mais même si le prix du blé reste au niveau actuel, il est peu probable que les frais de transport atteignent 10 p. 100 du prix de vente avant 1989. Si le prix des six céréales en cause augmente, les frais de transport atteindront ce niveau beaucoup plus tard qu'en 1989, si jamais ils l'atteignent. L'expression «filet de sécurité» est une sorte de protection ultime. Ce n'est pas un mécanisme de stabilisation du revenu.



## [Text]

"safety net" is used as a kind of ultimate protection. It is not an income stabilization scheme. It is an ultimate protection for the medium term to give producers the confidence to invest, just as we want to give the railways the confidence to invest, in future productive capacity knowing that at least on the transportation front they are protected from their costs ever being more than 10 per cent of the selling price.

**Senator Buckwold:** Why 10 per cent and not 6 per cent or 8 per cent?

**Mr. Kroeger:** It is based on historical data. If one averages out the prices over the 1950s and 60s one will find that the cost of transportation was in the order of 10 per cent. Then when the high inflation of the 1970s took over along with other price trends, the percentage drops very rapidly to the present level of 2.5 per cent, which is artificially low. If one looks at the cost of transportation in relation to the price in the 1950s and 1960s one finds that it was in the range of 10 per cent. There are various ways of calculating it. You can go back all the way to 1925 when the original statute was passed to consider it. There have been different projections made. One can arrive at somewhat different results but, generally, one ends up in the range of 8 per cent, 10 per cent, 12 per cent.

**Hon. Mr. Axworthy:** Perhaps I could just add some supplementary remarks to that, Mr. Chairman. One of the questions one would have to look at deals with the costing of any safety net, which is really an insurance system more than anything else. It will only be used at a time when the market drops substantially compared to costs. If you look at average indexing of grain prices over that period of time, it may never have to be used. However, if it is brought into account, the reduction of one or two percentage points on the safety net would then cost the public treasury perhaps another \$50 million to \$60 million per year. Again, this would be a very heavy draw on the consolidated revenue.

**Senator Buckwold:** Minister, is it fair to use comparative figures? Looking back to the 1950s, a sort of serious look was given to it. It was said that they have paid as high as 10 per cent when, perhaps, for the five or six years previous the figure had been in the range of two and a half per cent to four per cent. Farmers had to accommodate themselves to many other various expensive charges as a result of the whole inflationary cost of production. The farmers have learned to live with higher costs; they have been able to do so because their transportation costs have been quite low, as a percentage. I am getting back to this figure of 10 per cent. I am suggesting that, perhaps, 8 per cent might be more realistic and still supply an acceptable safety net. Using your own argument we can then say that that should not cost the treasury too much; it is quite possible you would not need to use it at all, if grain prices keep going up.

**Hon. Mr. Axworthy:** I would answer your question in a couple of ways, senator. First, you are right in saying that the cost borne by the grain producer is made up of a pretty broad package of variables. Over the years transportation has been increasingly less of a factor because of the freezing of the rates. In reading the history of the Crow rate I do not think anyone talked about a transportation system which would only

## [Traduction]

C'est une protection ultime à moyen terme pour inciter les producteurs à investir, tout comme nous voulons inciter les compagnies de chemins de fer à le faire aussi pour accroître leur capacité de production, sachant qu'au moins les frais du transport ne dépasseront jamais 10 p. 100 du prix de vente.

**Le sénateur Buckwold:** Pourquoi 10 p. 100 et non pas 6 ou 8 p. 100?

**M. Kroeger:** La décision se fonde sur des données antérieures. En faisant la moyenne des prix des 20 dernières années, on découvre que les frais de transport ont été de 10 p. 100 pendant presque toutes les années 50 et 60. Puis, avec la période de forte inflation des années 70 et les nouvelles tendances des prix, le pourcentage a baissé très rapidement jusqu'au niveau actuel de 2,5 p. 100 qui est maintenu artificiellement bas. Dans les années 50 et 60, le coût du transport était d'environ 10 p. 100. Il y a plusieurs façons de calculer ce taux. On peut remonter jusqu'en 1925 au moment où la loi initiale a été adoptée pour l'étudier. On a fait différentes prévisions. On peut arriver à des résultats quelque peu différents mais, en général, on obtient environ 8, 10 ou 12 p. 100.

**L'honorable M. Axworthy:** J'aimerais faire quelques suppléments, monsieur le Président. Il faudrait, entre autres, étudier le coût d'un filet de sécurité qui est en réalité avant tout une assurance. Il sera utilisé uniquement quand le marché baissera sensiblement par rapport aux coûts. Si l'on regarde l'indexation moyenne des prix du grain pendant cette période, on peut ne jamais avoir à l'utiliser. Mais si l'on en tient compte, la réduction d'un ou deux points du filet de sécurité coûterait alors au trésor public de 50 à 60 millions de dollars de plus par an. Ce serait une dépense très lourde pour le revenu consolidé.

**Le sénateur Buckwold:** Monsieur le ministre, est-il juste de comparer des chiffres? On a étudié sérieusement ceux des années 50. A ce moment-là, le coût a atteint, dit-on, 10 p. 100 alors que pendant les cinq ou six années précédentes ce chiffre n'avait été que de 2,5 à 4 p. 100. Les exploitants agricoles devaient s'adapter à bien d'autres frais très lourds par un coût de production inflationniste. Ils s'étaient en quelque sorte accommodés de coûts élevés parce que les frais de transport étaient assez bas en pourcentage. Pour en revenir au chiffre de 10 p. 100, je pense que 8 p. 100 pourrait être un chiffre plus réaliste et qu'il offrirait encore un filet de sécurité acceptable. Pour reprendre votre propre argument, ce taux ne coûterait pas trop cher au Trésor; il est bien possible que vous n'auriez même pas à l'utiliser si les prix du grain continuent à monter.

**L'honorable M. Axworthy:** Je répondrai à votre question de deux façons, monsieur le sénateur. D'abord, vous avez raison de dire que le coût supporté par les producteurs de grain se compose de tout un ensemble de variables. Au cours des années, le transport a été un facteur de moins en moins important en raison du gel du tarif. D'après l'historique du tarif du Nid-de-Corbeau, je pense que personne n'a parlé d'un



[Text]

be borne on about a two and a half per cent rate. By comparison, senator, the cost of moving potash in your own province is about 20 per cent to 25 per cent of the total price. It follows from that that the agents of transportation who are making those choices would tend to emphasize where they are able to get a decent return. Therefore, one of the serious penalties which western farmers have paid because of the Crow rate is a deterioration in the railway system. The branch line is a good example of this. There was no capital available, no money was going into rolling stock so we had to go through a series of ad hoc reactions. Xopper cars were put on, there were branch line rehabilitation programs, everything was done to try to patch up the system because of the basic fundamental flaw which existed. There was not a reasonable rate of return going in so that capital could be constantly re-invigorated into the system. I think the western farmer has paid a very heavy price because of this. He has paid in the way of lost markets, inefficiencies in the system, and certainly the potential for expanding markets.

Secondly, you might want to measure this not just in terms of ability to pay related to the price of grain per tonne or per bushel, but also in terms of volume. If one of the real results of improving the transportation system is the capacity to expand sales and volume, then the cash flow to farmers would improve. Price is only one of the variables which has to be mixed in with the variables of expansion of markets, expansion of sales and expansion of the potential crop.

**Senator Buckwold:** I think we would agree with all that, but you have not answered my question as to why you would not consider an 8 per cent safety net rather than a 10 per cent one and what the costs to treasury would be on projections.

**Hon. Mr. Axworthy:** If, for example, you had an 8 per cent safety net and it did come into effect in 1988-89 and ran for a four or five year period, then that could be an additional billion dollars of costs to treasury. These are figures just off the top of my head and Mr. Kroeger might want to change them. Those are fairly large dollars you are talking about.

**Senator Buckwold:** They are very large dollars to the producer as well. Possibly some of my farming friends—

**Hon. Mr. Axworthy:** A running complement to that is the Grain Stabilization Fund, which is also a protection against falling prices related to increased costs.

**Senator Steuart:** That is not paid on net, is it?

**Hon. Mr. Axworthy:** The Grain Stabilization Fund?

**Senator Steuart:** Is that on net income or on gross income? What effect would a higher percentage of transportation costs have on grain stabilization?

[Traduction]

système de transport qui ne coûterait qu'environ 2 et 2,5 p. 100. Par comparaison, monsieur le sénateur, le transport de la potasse dans votre province coûte environ 20 à 25 p. 100 du prix total. Il s'ensuit que les agents de transport qui prennent ces décisions auraient tendance à insister sur ce qui leur procure un rendement suffisant. Par conséquent, l'une des conséquences du tarif du Nid-de-Corbeau dont les exploitants agricoles de l'Ouest ont eu à souffrir, c'est la détérioration du réseau ferroviaire. Les embranchements en sont un bon exemple. Il n'y avait pas de capitaux disponibles, pas de fonds à consacrer au matériel roulant de sorte que nous avons assisté à une série de réactions circonstancielles. Des wagons trémies ont été utilisés; il y a eu des programmes de modernisation des embranchements; on a tout essayé pour rafistoler le réseau à cause du vice fondamental existant. Le taux de rendement n'était pas raisonnable de sorte qu'il n'y avait pas de capitaux à réinjecter de façon continue dans le réseau. Je pense que les exploitants agricoles de l'Ouest ont payé cher cette erreur. Ils ont perdu des marchés, ont dû subir les déficiences du réseau ferroviaire et ont perdu des possibilités d'étendre leurs marchés.

Deuxièmement, il se peut que vous vouliez envisager la chose non seulement du point de vue de l'aptitude à payer par rapport au prix du grain par tonne ou par boisseau, mais aussi du point de vue du volume. Si un des résultats tangibles de l'amélioration du système de transport est la capacité d'accroître les ventes et le volume, les rentrées d'argent des agriculteurs vont augmenter. En effet, le prix n'est qu'une des variables et il faut aussi tenir compte de l'expansion des marchés, de l'expansion des ventes et de l'expansion du potentiel de récolte.

**Le sénateur Buckwold:** Nous sommes d'accord avec tout cela, mais vous n'avez pas répondu à ma question: pourquoi n'envisagez-vous pas une marge de sécurité de 8 p. 100 au lieu de 10 p. 100 et quels sont les coûts prévisibles pour le Trésor?

**L'honorable M. Axworthy:** Si, par exemple, vous établissez une marge de sécurité de 8 p. 100 entrant en vigueur en 1988-1989 pour une période de quatre ou cinq ans, les coûts équivalraient jusqu'à un milliard de dollars de plus pour le Trésor. Je cite ces chiffres de mémoire et M. Kroeger voudra peut-être me corriger. Mais il n'en reste pas moins que c'est beaucoup d'argent.

**Le sénateur Buckwold:** C'est aussi beaucoup d'argent pour les producteurs. Peut-être que certains de mes amis agriculteurs...

**L'honorable M. Axworthy:** Un complément à cela est le Fonds de stabilisation des grains, qui constitue également une protection contre la chute des prix en période de hausse des coûts.

**Le sénateur Steuart:** Il n'est pas fonction du revenu net, n'est-ce pas?

**L'honorable M. Axworthy:** Le Fonds de stabilisation des grains?

**Le sénateur Steuart:** Est-il fonction du revenu net ou du revenu brut? Quelle conséquence aurait un pourcentage plus élevé de frais de transport sur le Fonds de stabilisation des grains?

[Text]

**Hon. Mr. Axworthy:** The Grain Stabilization Fund is figured on a four year average.

**Senator Steuart:** Net return?

**Hon. Mr. Axworthy:** Net return.

**Senator Steuart:** So it would have an effect.

I have a supplementary to Senator Buckwold's question. Is this question of the safety net part of the two-year study and if not would it be possible to make it so?

**Hon. Mr. Axworthy:** The safety net question is something which will be considered by the parliamentary review in 1985-86. There is no reason why it might not be examined by that commission of review. The reason I am listening quite carefully to all the recommendations which are coming forward is because when we set up the commission of review we will set terms of reference. Of course, I would not want to overburden it too heavily, but I think that could be a consideration.

**Senator Muir:** Mr. Minister, in 26 years on the Hill I have sat in a great many committees and I have never seen anything as complicated as the arrangement in this bill. Undoubtedly, you have not either. The question I would like to ask is: How can this committee study a bill which has not yet been passed by the House of Commons with amendments, hypothetical amendments and, as you have already said, government proposed amendments? You may spend a great deal of time going over the legislation and then find out that you have a different type of legislation before it is finalized. In your opinion—and I want you to be very frank—do you think it can be given proper study by this committee before it is really finalized? It is most difficult.

**Hon. Mr. Axworthy:** Senator, I think you should not be too spooked by all those amendments. If I could be—

**Senator Muir:** You are not supposed to use the term "spooked".

**Hon. Mr. Axworthy:** It is getting close to Hallowe'en and I thought it a good word to use.

The real issue is that a great many of these amendments are, quite frankly, a little frivolous. I think they are designed more to delay the bill than to add substantially to its content. I think you must look at the major principles of the bill and the major proposals and amendments put forward by the government. I should say we have accepted some of the opposition amendments. I think thus far we have accepted two, one to include labour people as observers on the grain transportation committee and the second one is to have members of local co-ops eligible for election. Those are constructive improvements but they do not change the basic intent of the bill. The government amendments have been few, perhaps four or five major ones, and I do not think the bill will vary a great deal from that.

[Traduction]

**L'honorable M. Axworthy:** Le Fonds de stabilisation des grains est déterminé à partir d'une moyenne de quatre ans.

**Le sénateur Steuart:** En fonction du revenu net?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Donc il aurait une influence.

J'ai une question supplémentaire à ajouter à celle du sénateur Buckwold. Cette question de la marge de sécurité fait-elle partie de l'étude de deux ans et sinon, serait-il possible de l'intégrer à cette étude?

**L'honorable M. Axworthy:** Cette question sera examinée dans le cadre d'un examen parlementaire en 1985-1986. Il n'y a aucune raison pour qu'elle ne le soit pas. J'écoute attentivement toutes les recommandations qui sont proposées parce que lorsque nous mettrons sur pied la commission de surveillance, nous lui donnerons un mandat. Évidemment, je ne tiens pas à la surcharger, mais je crois que cela pourrait être pris en considération.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le Ministre, en 26 ans de présence sur la colline, j'ai siégé à de nombreux comités, mais je n'ai jamais rien vu d'aussi compliqué que les dispositions de ce projet de loi. Sans doute que vous non plus. La question que je veux vous poser est celle-ci: comment ce comité peut-il étudier un projet de loi qui n'a pas encore été adopté par la Chambre des communes avec des amendements, des amendements hypothétiques et, comme vous l'avez déjà dit, des amendements proposés par le gouvernement? Vous pouvez passer beaucoup de temps à étudier un projet de loi pour vous retrouver avec une loi différente au bout du compte. A votre avis, et je veux que vous soyez très franc là-dessus, estimez-vous que notre comité peut l'étudier convenablement qu'une formulation définitive soit arrêtée? Ce n'est pas facile du tout.

**L'honorable M. Axworthy:** Sénateur, je crois que vous ne devriez pas être trop hanté par tous ces amendements. Si je pouvais . . .

**Le sénateur Muir:** Vous ne devriez pas employer le mot «hanté».

**L'honorable M. Axworthy:** Ce terme me semblait approprié vu que nous approchons de l'Halloween.

Pour être franc, un grand nombre de ces amendements sont un peu futiles. Je crois qu'ils visent plus à retarder l'adoption du projet de loi qu'à ajouter de la substance à son contenu. Examinez les grands principes de ce projet de loi ainsi que les principaux amendements et propositions avancés par le gouvernement. Nous avons même accepté certains amendements de l'Opposition: deux jusqu'ici, je crois. Un qui vise à inclure des représentants syndicaux en tant qu'observateurs au comité du transport des grains et un autre qui concerne l'éligibilité de membres des coopératives locales. Ce sont des améliorations constructives mais elles ne changent pas l'intention de base du projet de loi. Quant aux amendements du gouvernement, ils sont peu nombreux, peut-être quatre ou cinq principaux, et je ne crois pas que la nature de ce projet de loi en soit bien changée.



[Text]

**Senator Muir:** You mentioned that you have already passed the amendment regarding labour representation. Will there be labour representatives on the senior grain transportation committee, the one you have been talking about?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes. Under the amendments, accepted by the house yesterday, I indicated that we would appoint a labour member as an observer on that committee.

**Senator Muir:** I commend you for that, for the simple reason that, if they are sitting on that committee, they are on the inside; they know what is going on and then they are in a position to advise their membership as to what is transpiring, and that may eliminate difficulties in the future.

**Hon. Mr. Axworthy:** If I may use your question as a means of broadening my response, the Grain Transportation Committee itself has the potential of being a very useful mechanism in the overhaul of the grain-handling system right across Canada because, by requiring the major players in the game—railroads, grain producers, co-ops—to sit down and each understand what the other is doing and to share information, that brings to bear, in sociological terms, a sort of peer group pressure. They will all have to “fess up” in terms of what they are doing with respect to gaining better efficiency etcetera. That mechanism could be very useful in terms of discipline and cost savings in the over-all operation of the grain handling system.

**Senator Muir:** It will prevent one party or the other saying, “We did not know you were going to do this; we were not involved.” If you get them all together, it could probably eliminate problems in the future.

I speak as though I know something about it. I really do not. As you know, we do not grow much grain on Cape Breton Island.

**Hon. Mr. Axworthy:** I will tell you one thing, senator: They do make a lot of steel rail there are, if this bill is passed, there will be a great deal of rail expansion which will make a lot of people in Sydney very happy.

**Senator Muir:** I think perhaps you are psychic; that was to be the subject of my next few questions.

I have been reading that Saskatchewan is opposed; Alberta is for it; Manitoba is opposed. I ask as one who is not knowledgeable on many things and on this one in particular: Can you give us your own version as to what is happening out west? Why it is that some groups are so anxious to have this change and others are not—in twenty-five words or less.

**Hon. Mr. Axworthy:** Perhaps one way of explaining this, Senator, is to go back to your own region. You know how important freight rates are to the Atlantic region. Freight rates have always been seen as a major element in economic development and economic equity across Canada. Certainly, the freight rates in western Canada are seen according to the same principles, and the Crow rate, as the maritime freight rates, have always been seen as a major guarantee for the regions against the economic position of central Canada.

[Traduction]

**Le sénateur Muir:** Vous avez mentionné que vous aviez déjà adopté l'amendement relatif à la représentation ouvrière. Y aura-t-il des représentants syndicaux au Comité supérieur du transport du grain, celui dont vous parliez?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui. En vertu des amendements acceptés hier par la Chambre, j'ai indiqué que nous nommerions un représentant syndical comme observateur à ce comité.

**Le sénateur Muir:** Je vous félicite pour la simple raison que si des observateurs siègent à ce comité, ils en font partie; ils savent ce qui s'y passe et sont donc en position de conseiller leurs membres sur ce qui s'y discute, ce qui permettra peut-être d'éliminer des difficultés futures.

**L'honorable M. Axworthy:** Si vous permettez que j'utilise votre question pour étoffer ma réponse, le Comité du transport du grain lui-même a le potentiel voulu pour devenir un mécanisme très utile dans la révision du système de manutention des grains dans tout le Canada puisqu'il oblige les principaux intervenants, c'est-à-dire les chemins de fer, les producteurs, les coopératives, à s'asseoir ensemble, à comprendre le rôle des autres et à partager l'information, ce qui fait de ce comité, en termes sociologiques, un genre de groupe de pression par les pairs. Ils vont devoir nous «confesser» ce qu'ils font pour améliorer l'efficacité du système et ainsi de suite. Le mécanisme pourra être très utile pour favoriser la discipline et l'économie dans l'exploitation globale du réseau de transport des grains.

**Le sénateur Muir:** Ça va empêcher une partie de dire à l'autre: «Nous ne savions pas que vous alliez faire cela, nous n'avons donc pas participé». Si vous les associez tous ensemble, ça permettra probablement d'éliminer de futurs problèmes.

J'en parle comme si j'y connaissais quelque chose, mais ce n'est pas le cas. Comme vous le savez, nous n'avons pas beaucoup de grains sur l'Île du Cap-Breton.

**L'honorable M. Axworthy:** Je peux vous dire une chose, sénateur: on fabrique beaucoup de rails de chemin de fer chez vous, et si ce bill est adopté, il y aura une grande expansion des chemins de fer qui fera plaisir à bien des gens à Sydney.

**Le sénateur Muir:** Vous devez être un devin; c'était le sujet de mes prochaines questions.

J'ai lu que la Saskatchewan et le Manitoba s'opposent à ce projet de loi, mais que l'Alberta est pour. Je suis un profane dans bien des domaines et dans celui-ci en particulier: pouvez-vous nous donner votre version personnelle de ce qui se passe dans l'Ouest? Pourquoi certains groupes tiennent-ils tant à ce changement et pourquoi d'autres pas—très brièvement?

**L'honorable M. Axworthy:** Prenons l'exemple de votre région, sénateur. Vous savez jusqu'à quel point les tarifs de transport des marchandises sont importants pour la région Atlantique. Ces tarifs ont toujours été considérés comme un élément majeur du développement et de l'équité économiques d'un bout à l'autre du Canada. Eh bien, les tarifs de marchandises de l'Ouest canadien sont basés sur le même principe. Le tarif du Nid-de-Corbeau, tout comme ceux des Maritimes, a toujours été considéré comme une garantie majeure pour les régions périphériques contre l'emprise économique du Canada central.



## [Text]

Over the years, however, what has happened is that the Crow rate itself became counter-productive, if you like. It became increasingly a deterrent or an impediment to the economic development of western Canada, partly because, as I have said before, it led to the deterioration of the railway system, which is absolutely essential to our agricultural community. We are one of the very rare agricultural communities of the world which exports virtually everything that we grow. We do not consume our entire production; we export, and therefore the delivery system is absolutely critical. If that delivery system falters or weakens, it has a damaging effect on our ability to maintain ourselves.

Then there were the distortions that were becoming built into the system. Some of the distinguished senators from western Canada know the arguments as well as I do regarding the fact that the freight rate increasingly led to a distortion between doing value-added processing versus shipping raw grain east for feed or for crushing, or whatever. That was a serious impediment, and if I can give you a bit of history, about five years ago now when the government came to power, the Prime Minister set forth a mandate to undertake some major development projects in western Canada. He asked the Western Affairs Committee for Canada: "What are the top priorities?"

Similar to most other westerners, I started out with a fair degree of skepticism about touching the Crow, and became converted on the grounds that, for my region, it makes the best economic development sense. That is why I have become a very strong advocate of it. It is really very important to our region, but there are still a lot of people who need convincing. There are a lot of people who are tied to a certain ideology, certain fixations about the way things should be or the way things are and sometimes they cannot be reasoned with. A good example of that is the New Democratic Party right now. No matter what impact it has today, the Crow is an icon that should not be touched. So, unfortunately, there are disagreements.

One of the important changes that has taken place since the idea was first approached is that there is now a general, although sometimes grudging, acceptance that the Crow has to change. The argument in western Canada is now how it should change. That consensus, of course, does not include the NFU or the NDP.

**Senator Riley:** Were there not closely-defined divisions at one time as to one type of producer wanting the Crow to be revised and others wanting it to stay as it was?

**Hon. Mr. Axworthy:** As I say, you almost need a score card to keep track of the players and where they stand these days. I tried to keep tabs on some of my friends in the opposition and

## [Traduction]

Toutefois, au fil des ans, il s'est produit que le tarif du Nid-de-Corbeau lui-même est devenu nuisible, si vous voulez. De plus en plus, il a nui au développement économique de l'Ouest canadien ou l'a empêché, en partie parce qu'il a entraîné une détérioration du réseau ferroviaire qui, comme je l'ai déjà dit, est absolument essentiel à notre communauté agricole. En effet, nous sommes l'une des rarissimes communautés agricoles du monde qui exporte à toutes fins utiles tout ce qu'elle produit. Notre système de livraison est absolument vital puisque nous exportons la quasi totalité de notre production. Si notre système de livraison tombe en panne ou s'affaiblit, cela a des répercussions néfastes sur notre capacité de demeurer concurrentiels.

Deuxièmement, des distorsions sont apparues dans le système: certains de nos distingués sénateurs de l'Ouest canadien connaissent autant que moi les facteurs qui ont fait que les tarifs de marchandises ont entraîné une distorsion de plus en plus grande entre le processus de transformation, qui ajoute de la valeur aux grains, et leur expédition, tels quels, vers l'Est pour l'alimentation des bestiaux, le broyage ou quoi que ce soit. Cela a constitué un sérieux obstacle au développement économique. Si je peux vous faire un peu d'histoire, revenons cinq ans en arrière. Lorsque le gouvernement est arrivé au pouvoir, le Premier ministre s'est engagé à entreprendre certains développements majeurs dans l'Ouest canadien. Il a demandé au comité des affaires de l'Ouest canadien quelles étaient les grandes priorités.

Comme la plupart des autres Canadiens de l'Ouest, j'étais d'abord très sceptique face à l'idée de modifier le tarif du Nid-de-Corbeau mais je me suis rallié à cette idée parce que j'ai conclu que, pour ma région, c'était la meilleure façon de favoriser le développement économique. C'est pourquoi j'en suis devenu un fervent partisan. Cela est vraiment très important pour notre région, mais il y a encore beaucoup de gens à convaincre. Nombreux sont ceux qui sont bloqués par une idéologie, des fixations sur la façon dont les choses doivent être ou sur ce qu'elles sont, et qu'il est parfois impossible de mettre à la raison. Un bon exemple de cela est le comportement actuel du Nouveau parti démocratique. Peu importe les conséquences, le tarif du Nid-de-Corbeau est sacré et il ne faut pas y toucher. C'est pourquoi, malheureusement, il y a des désaccords.

Un des changements les plus importants qui s'est produit depuis la première fois qu'on en a parlé est qu'il existe maintenant un consensus général, même avec des réticences, selon lequel le tarif du Nid-de-Corbeau doivent être modifiés. Il s'agit maintenant pour l'Ouest canadien de déterminer de quelle façon il convient de procéder. Évidemment, le Syndicat national des cultivateurs et le NPD ne font pas partie de ce consensus.

**Le sénateur Riley:** N'y avait-il pas à une certaine époque une division très claire entre certains types de producteurs qui voulaient la modification du tarif du Nid-de-Corbeau et d'autres qui voulaient le conserver tel quel?

**L'honorable M. Axworthy:** Comme je l'ai dit, vous avez presque besoin d'une carte de pointage pour retracer les intervenants et connaître leur position. J'ai essayé de le faire pour

[Text]

it is really like getting into a Byzantine zigzag. However, I think it will work out in the end.

**Senator Muir:** I have a question to ask, Mr. Chairman, regarding a topic which was touched upon briefly the other afternoon when the minister was not present. There will be amendments made, I understand, between when the bill is passed and 1986. Is that the intention of the government?

**Hon. Mr. Axworthy:** There will be no specific amendments. However, two things will happen: There will be a Commission of Review which will look at other possible methods of payment, and to examine particularly what the impacts will be on the agricultural community.

The second step in that is that Parliament in 1985 to 1986 will have a chance to review these issues and make alterations at that time, if they see fit.

**Senator Muir:** The point I was attempting to make, Mr. Minister, is that in the event that amendments are made that would affect producers or others monetarily, we were told the other day that there would not be anything retroactive in the legislation. Is that correct?

**Hon. Mr. Axworthy:** That is right. The regime for the next two years would be as it is. There would be no changes to that. If there are changes in 1985/86, they will be for future years; they would not be retroactive back to 1984/85 or 1985/86.

**Senator Muir:** In other words, in the bill that we have now, as is the case with much of our legislation, there will be weaknesses and problems which will emerge over a period of time which can be improved by further amendments. However, there is nothing for those who would lose monetarily during that trial period before the changes are made?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, that is right.

**Senator Steuart:** I would like to go back to a question that was asked with regard to the Grain Transportation Committee. As it stands in this bill, wheat pools in Manitoba, Alberta and Saskatchewan would be represented by one nominee on the Senior Grain Transportation Committee. They were asking for one representative each. Is it my understanding that the government is prepared to accept that amendment?

**Hon. Mr. Axworthy:** That is one of the amendments that we have accepted. That amendment is number 26 on your order paper, which brings the membership back up to 18.

It comes back to the previous question of how you keep track of who is standing for what, because at one time, Mr. McKnight of the Conservatives entered an amendment which reduced the wheat pool proposals, and then Mr. Gustafson introduced an amendment in the house to bring them back to strength.

**Senator Steuart:** That was incest, was it not?

**Hon. Mr. Axworthy:** Not as defined in the Criminal Code of Canada, but certainly as defined by Parliament.

[Traduction]

certaines de mes amis d'en face mais ils changent toujours d'idée. Toutefois, je crois qu'il faudra finalement en arriver à un accord.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le Président, j'ai une question à poser sur un sujet qui n'a été touché que très brièvement l'autre après-midi lorsque le ministre était absent. Si je comprends bien, la future loi sera modifiée entre le moment de son adoption et 1986. Est-ce là l'intention du gouvernement?

**L'honorable M. Axworthy:** Il n'y aura pas de modification particulière. Toutefois, deux choses vont se produire: une commission de surveillance examinera les autres méthodes possibles de paiement ainsi que le détail des conséquences sur la collectivité agricole.

La deuxième étape est que le Parlement aura la chance, en 1985-1986, d'examiner ces questions et de procéder à des modifications s'il le juge opportun.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le ministre, je voulais me faire confirmer ce qu'on m'a dit l'autre jour, soit que dans l'éventualité où des modifications susceptibles d'avoir des conséquences financières pour les producteurs ou d'autres personnes seraient apportées, il n'y aurait aucune disposition rétroactive dans cette loi. Est-ce exact?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est exact, le régime des deux prochaines années sera le même que maintenant. Il n'y aura aucune modification d'apportée. S'il y en a en 1985-1986, elle visera les années futures; rien ne sera rétroactif aux années antérieures à 1984-1985 ou 1985-1986.

**Le sénateur Muir:** En d'autres termes, le projet de loi que nous avons devant nous, tout comme une grande partie de notre législation, présentera à la longue des faiblesses et des problèmes qui seront corrigés par de nouvelles modifications. Toutefois, il n'y a aucune compensation de prévue pour ceux qui perdront de l'argent durant cette période d'essai, avant que les modifications ne soient apportées?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est exact.

**Le sénateur Steuart:** J'aimerais revenir à une question qui a été posée en ce qui concerne le comité du transport du grain. Dans le projet de loi actuel, les coopératives du blé du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskatchewan seraient représentées par une personne au sein du Comité supérieur du transport du grain. Or, elles demandaient un représentant chacune. Le gouvernement est-il prêt à accepter cette modification?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est l'une de celles que nous avons acceptées. Je vous renvoie au numéro 26 de votre feuillet qui porte à 18 le nombre de membres.

Cela nous ramène à la question préalable de savoir comment déterminer qui est en faveur de quoi, étant donné qu'à un certain moment, M. McKnight, un conservateur, a déposé un amendement qui réduisait le nombre de membres des coopératives, après quoi M. Gustafson a déposé un autre amendement qui en ramenait le nombre à l'effectif prévu antérieurement.

**Le sénateur Steuart:** N'est-ce pas là une forme d'inceste?

**L'honorable M. Axworthy:** Pas tel que défini dans le Code criminel du Canada, mais certainement tel qu'on le comprend au Parlement.



[Text]

**Senator Steuart:** Speaking of wheat pools, are there any major farm organizations in Western Canada opposed to 100 per cent payment to the railroads?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the UGG has come out against it, or at least Lorne Hehn has come out against it.

**Senator Buckwold:** What about the Palliser group?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the Palliser group is on side. You can throw it up and come out with different organizations on different sides. Unfortunately, the Manitoba Farm Bureau is against this. That organization represents a constituency that has a great many livestock people in it, so you can understand its opposition.

**Senator Steuart:** But the wheat pools are in favour of it?

**Hon. Mr. Axworthy:** They are in favour of full payment to the railroads, yes.

**Senator Buckwold:** I wonder if the minister could outline the economics of the changes insofar as they affect subsidies paid and likely to be paid in the future by the federal government.

In Saskatchewan people are saying that this is a means for the federal government to get out of paying expensive subsidies to the railways for the movement of grain, causing that expense to be placed on the backs of farmers.

It appears to me that with the new investments taking place and the new rating as a result of these payments being made by the federal government, the federal treasury is in fact not going to save any money. Could we get that clarified?

**Hon. Mr. Axworthy:** I can clear that up in an *ad hoc* way by saying that whoever is saying that has not looked carefully at what we are prescribing. We are prescribing a major subsidy directly to the railways of \$651 million. That figure is now actually \$658 million because of the additional \$7 million.

**Senator Buckwold:** That would be a direct payment to the railways?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, and there is also the commitment to continue with branch line rehabilitation, the commitment to purchase new hopper cars and the Industrial Initiative Fund, which is to help western industry source and supply western railways for new products. That adds up to approximately \$3.6 billion in direct federal grants, which is a lot of money.

**Senator Buckwold:** How does that compare with what is being paid now?

**Mr. Kroeger:** The statutory branch line subsidy that the railways receive at the present time under the National Transportation Act is in the order of \$300 million.

**Senator Buckwold:** Annually?

**Mr. Kroeger:** Those are paid annually. Those are statutory payments. In very round figures, the direct subsidy to the railways will be doubled.

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** En parlant de coopératives, y a-t-il de grandes associations agricoles de l'Ouest canadien qui s'opposent au paiement d'une subvention de 100 p. 100 aux chemins de fer?

**L'honorable M. Axworthy:** Je pense que l'UGG s'est prononcé contre, ou du moins M. Lorne Hehn l'a fait.

**Le sénateur Buckwold:** Et le groupe Palliser?

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois qu'il est de notre côté. Selon ce que vous proposez différents organismes se prononceraient de différentes façons. Malheureusement, le Manitoba Farm Bureau est contre le projet de loi. Cet organisme représente une circonscription qui compte beaucoup d'éleveurs de bétail, ce qui explique son opposition.

**Le sénateur Steuart:** Mais les coopératives de blé ne sont-elles pas en faveur du projet de loi?

**L'honorable M. Axworthy:** Elles sont en faveur d'un paiement d'une subvention de 100 p. 100 aux chemins de fer, oui.

**Le sénateur Buckwold:** Je me demande si le ministre nous dira comment ces modifications influent sur les subventions actuelles et futures du gouvernement fédéral.

En Saskatchewan, les gens disent qu'il s'agit pour le gouvernement fédéral d'une façon de se décharger du paiement de subventions coûteuses aux chemins de fer pour le transport du grain, en les faisant assumer par les agriculteurs.

Il me semble qu'avec les nouveaux investissements et le nouveau barème découlant des paiements du gouvernement fédéral, le Trésor fédéral n'économisera rien en fait. Pouvez-vous nous clarifier cela?

**L'honorable M. Axworthy:** Je peux vous répondre tout de suite que ceux qui prétendent cela n'ont pas bien examiné ce que nous proposons. Nous proposons une subvention majeure de 651 millions de dollars payée directement aux chemins de fer. Le chiffre réel est de 658 millions de dollars parce que nous y avons ajouté 7 millions de dollars supplémentaires.

**Le sénateur Buckwold:** Somme qui serait payée directement aux chemins de fer?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, et nous nous sommes également engagées à poursuivre le programme de remise en état des embranchements, à acheter de nouveaux wagons-trémies et à maintenir le fonds d'initiatives industrielles qui aidera l'industrie de l'Ouest à approvisionner en nouveaux produits les chemins de fer de l'Ouest. Cela fait environ 3.6 milliards de dollars de subventions fédérales directes, ce qui est beaucoup d'argent.

**Le sénateur Buckwold:** Contre combien actuellement?

**M. Kroeger:** La subvention statutaire relative aux embranchements que touchent actuellement les chemins de fer en vertu de la Loi nationale sur les transports est de l'ordre de 300 millions de dollars.

**Le sénateur Buckwold:** Par année?

**M. Kroeger:** Par année. Il s'agit de paiements statutaires. Très grossièrement, la subvention directe aux chemins de fer sera doublée.



[Text]

**Senator Buckwold:** On an annual basis?

**Mr. Kroeger:** On an annual basis, yes.

**Senator Buckwold:** So that, in fact, the federal government is looking at spending an extra \$300 million to implement this?

**Hon. Mr. Axworthy:** Plus other expenditures.

**Senator Buckwold:** So it is not a case of the federal government saving what otherwise would be an expensive subsidy?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the best way to deal with this is to say that there had to be a more secure system of payment in order to allow the railways to get into that capital market. First of all, there was not a sufficient return; they were losing a substantial amount of money every time they carried a bushel a wheat because the subsidy was not high enough, nor was there any system in place to give continuity towards that. In addition to that, there has been a commitment for the expenditure of an additional \$300 million in direct capital for branch line rehabilitation, purchase of hopper cars and the Industrial Initiative Fund itself. That is over and above the subsidy.

**Senator Buckwold:** The \$300 million of which you speak, does that include branch line rehabilitation? Are we comparing apples and apples?

**Hon. Mr. Axworthy:** The subsidies that go to the railways is on an annual basis. You will recall that Mr. Lang announced in 1977 the expenditure of \$700 million in direct capital for branch line rehabilitation, and an additional \$300 million was announced on February 1. There is now a billion dollars that will be expended.

I pointed out in an early answer that half of that has been expended already. We have rehabilitated approximately 1,600 miles of railroad and there is another 3,500 miles under rehabilitation work right now. That is a direct capital grant as opposed to the operating subsidy which is paid on an annual basis.

**Senator Buckwold:** You will be eliminating that as direct capital grants other than the \$650 million we talked about?

**Hon. Mr. Axworthy:** No, direct capital grants will have another \$300 million, as announced on February 1, so there is now a billion dollars as opposed to \$700 million.

**Senator Buckwold:** I am really asking these questions so that we have on the record what exactly the financial implications are to ease the mind of some people who are considering this as a cost saving.

**Senator Steuart:** I want to be clear on this; are you saying that, if the bill passes, the railroads will be forced to buy their own rolling stock, some of which has been bought by farmers, the Canadian Wheat Board and the provinces? Are you saying that the railroads will be expected to maintain and upgrade

[Traduction]

**Le sénateur Buckwold:** Sur une base annuelle?

**M. Kroeger:** Oui, sur une base annuelle.

**Le sénateur Buckwold:** Par conséquent, le gouvernement fédéral envisage en fait de dépenser 300 millions de dollars supplémentaires pour mettre cette mesure en œuvre?

**L'honorable M. Axworthy:** Plus d'autres dépenses.

**Le sénateur Buckwold:** Donc, il ne s'agit pas pour le gouvernement fédéral d'économiser sur ce qui ne serait autrement qu'une subvention coûteuse?

**L'honorable M. Axworthy:** Je pense que la meilleure façon d'envisager la question est de dire qu'il devrait y avoir un système de paiement plus fiable afin de permettre aux chemins de fer de pénétrer dans le marché des capitaux. D'abord, le rendement était insatisfaisant; les chemins de fer perdaient beaucoup d'argent sur chaque boisseau de blé qu'ils transportaient parce que les subventions n'étaient pas assez élevées ou parce qu'il n'y avait aucun système en place pour assurer une continuité. En outre, le gouvernement s'est engagé à dépenser 300 millions de dollars supplémentaires en immobilisations directes au titre du programme de remise en état des embranchements, de l'achat de wagons-trémies et du fonds d'initiatives industrielles lui-même. Cette somme s'ajoute à la subvention.

**Le sénateur Buckwold:** Les 300 millions de dollars dont vous parlez comprennent-ils la remise en état des embranchements? Comparons-nous des pommes avec des pommes?

**L'honorable M. Axworthy:** Les subventions accordées aux chemins de fer sont attribuées sur une base annuelle. Vous vous rappellerez que M. Lang avait annoncé en 1977 une dépense de 700 millions de dollars en immobilisations directes pour la remise en état des embranchements, et 300 millions de dollars supplémentaires ont été annoncés le 1<sup>er</sup> février. Un milliard de dollars seront donc dépensés.

J'ai signalé dans une réponse antérieure que la moitié de cette somme a déjà été dépensée. Nous avons restauré environ 1,600 milles de voies ferrées et les travaux se poursuivent sur 3,500 autres milles. Il s'agit là d'une subvention directe de capital par opposition à une subvention d'exploitation annuelle.

**Le sénateur Buckwold:** Vous allez éliminer toutes les autres subventions directes en capital, autres que les 650 millions de dollars dont nous avons parlé?

**L'honorable M. Axworthy:** Non, nous verserons 300 millions de dollars au titre des subventions directes en capital, comme je l'ai annoncé le 1<sup>er</sup> février, ce qui fait un milliard de dollars par opposition à 700 millions.

**Le sénateur Buckwold:** Je pose ces questions pour que nous sachions exactement quelles sont les conséquences financières afin de faciliter la compréhension de certaines personnes qui considèrent qu'il s'agit d'une économie.

**Le sénateur Steuart:** Je veux être clair là-dessus; dites-vous que si le projet de loi est adopté, les chemins de fer seront forcés d'acheter leur propre matériel roulant, dont une partie a été achetée par les agriculteurs, la Commission canadienne du blé et les provinces? Dites-vous que les chemins de fer devront

## [Text]

their rail lines, including branch lines, and if that is what will be expected of them, what guarantees have you that if you give them these payments they will, in fact, carry out these responsibilities?

**Hon. Mr. Axworthy:** As far as rolling stock is concerned, we have made a commitment for additional hopper cars to 1985-86, at which time the rolling stock will be their responsibility.

The other investments cover such things as double-tracking the rail system in Western Canada—virtually building a new railroad—undertaking some major tunnelling work that has to be done, particularly in the Roger's Pass area. The Beaver Tunnel involves a major expenditure by CP. That, by the way, is ready to be started as soon as the bill is passed, so we are talking about the elimination of a major blockade.

This will result in a substantially improved and more sophisticated telecommunications system as well as the development of new freight yards and maintenance systems. The whole infrastructure that goes into the railway system will be part and parcel of that expenditure.

Unquestionably this will be the largest transportation project ever undertaken in this country, and perhaps one of the largest economic ever undertaken in this country.

**Senator Steuart:** What happens if they do not do that?

**Hon. Mr. Axworthy:** Clause 29 of the bill contains a number of performance guarantees, and the Minister of Transport has the right to withhold payment if they don't live up to those guarantees.

**Senator Riley:** Am I correct in saying that the producers have purchased some rolling stock of their own, such as hopper cars?

**Hon. Mr. Axworthy:** The Canadian Wheat Board bought 2,000 hopper cars.

**Senator Riley:** What will happen to them?

**Hon. Mr. Axworthy:** They will stay on the line. There will have to be a continued expense for hopper car production. They will stay as rolling stock.

**Senator Riley:** Will they still be owned by the producers?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, and there will be major purchases of hopper cars by the Government of Canada. The Government of Alberta has bought a few, as has the Government of Saskatchewan. We are saving everybody money this way.

**Senator Riley:** But the farmers will have to pay the railways for operating those hopper cars?

**Hon. Mr. Axworthy:** The hopper cars are rolling stock and are available for use. There is a rental fee of some kind, though.

**Senator Steuart:** But they would still belong to the people who bought them?

## [Traduction]

entretenir et améliorer leurs lignes y compris les embranchements, et si c'est cela que vous attendez d'eux, quelles garanties avez-vous qui une fois en possession de ces subventions, ils s'acquitteront bel et bien de leurs responsabilités?

**L'honorable M. Axworthy:** En ce qui concerne le matériel roulant, nous nous sommes engagés à acheter d'autres wagons-trémies en 1985-1986, année après laquelle le matériel roulant relèvera de leur responsabilité.

Les autres investissements visent des projets comme le doublement des voies dans l'Ouest canadien—la construction d'un nouveau chemin de fer à toutes fins utiles—la construction de certains grands tunnels, particulièrement dans la région de Roger's Pass. Le tunnel Beaver implique une dépense majeure du CP. Incidemment, les travaux commenceront dès que le projet de loi sera adopté. Nous parlons donc de l'élimination d'un obstacle majeur.

Il en résultera un système de télécommunication substantiellement amélioré et plus perfectionné ainsi qu'un réseau de nouvelles gares de triage et de systèmes d'entretien. Toute l'infrastructure du réseau de chemin de fer fera partie de cette dépense.

Ce projet sera indubitablement le plus grand projet de transport jamais entrepris et peut-être l'un des plus importants investissements économiques jamais réalisé dans notre pays.

**Le sénateur Steuart:** Que se passera-t-il si ces projets ne se réalisent pas?

**L'honorable M. Axworthy:** L'article 29 du projet de loi contient un certain nombre de garanties de rendement et le ministre des Transports a le droit de retenir les paiements si les chemins de fer ne les respectent pas.

**Le sénateur Riley:** Ai-je raison de dire que les producteurs ont acheté du matériel roulant comme des wagons-trémies à même leurs fonds?

**L'honorable M. Axworthy:** La Commission canadienne du blé a acheté 2,000 wagons-trémies.

**Le sénateur Riley:** Qu'advient-il de ces wagons?

**L'honorable M. Axworthy:** Ils continueront de circuler. Il faudra qu'on continue de construire des wagons-trémies. Ils resteront en tant que matériel roulant.

**Le sénateur Riley:** Seront-ils toujours la propriété des producteurs?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, et le gouvernement du Canada effectuera d'importants achats de wagons-trémies également. Le gouvernement de l'Alberta et celui de la Saskatchewan en ont acheté un certain nombre. Nous économisons l'argent des contribuables de cette façon.

**Le sénateur Riley:** Mais les agriculteurs devront payer les compagnies de chemin de fer pour l'utilisation de ces wagons-trémie?

**L'honorable M. Axworthy:** Les wagons-trémie font partie du matériel roulant disponible. Toutefois, il y a certains frais de location.

**Le sénateur Steuart:** Mais ces wagons appartiendraient toujours à ceux qui les ont achetés?



[Text]

**Senator Riley:** The people will not have to pay the railways to have them haul them?

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, we are talking about the payment of \$658 million to railroads. Does that include the CNR, the CPR and the British Columbia Railroad by regulation?

**Hon. Mr. Axworthy:** That does not include the BCR at the present time. There was a fairly extensive examination during the committee hearings on that.

One of the difficulties is that the British Columbia Railroad does not want to recognize the authority of the CTC. In fact, it does not recognize the federal regulatory regime.

However, I believe there was an amendment put forward that authorizes the Minister of Transport to enter into negotiations with the BCR to see if it would come under the new statutory payments. There are, however, no funding commitments at this point in time.

**Senator Bonnell:** How is the \$658 millions divided up as between the CNR and the CPR?

**Hon. Mr. Axworthy:** The division is about 50/50. There are some adjustment payments over and above that amount to the CNR, simply because of the extra length of the line in terms of carrying to Churchill and Prince Rupert.

**Senator Bonnell:** If the government, by regulation, should accept the British Columbia Railroad, would that mean that more funds would be made available? Would British Columbia get part of the \$658 million?

**Hon. Mr. Axworthy:** I would probably have to go back to cabinet, negotiate and gain approval from cabinet for extra funding.

**Senator Bonnell:** During your opening remarks you said that there was an extraordinary advantage to Atlantic Canada and Quebec. Could you elaborate on that extraordinary advantage to Atlantic Canada, concentrating on Prince Edward Island in particular?

**Hon. Mr. Axworthy:** You are pinning me down on P.E.I., Senator. When I said "advantages"—I do not know if I used the word "extraordinary"—I wanted to make the case that the impact of this bill is not restricted just to Western Canada. Obviously that region is a major beneficiary, but the industrial benefits will flow to every region of Canada. I pointed out to Senator Muir that the Sidney Steel Works will be a major beneficiary because that company makes virtually all of the steel rail for the CNR and for other railways as well. That company would be provided with markets for the next five or six years. There are a number of other major manufacturers in the area of locomotives, rolling stock and so on. I am not sure whether I could designate for you exactly the impact it would have on P.E.I.

I should point out, in honour of the new member from Nova Scotia, that there will also be major advantages to the Trenton Steel Works, because of all of the railway cars made there.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Ces derniers n'auront pas à payer les compagnies de chemin de fer pour les faire rouler?

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le Président, il s'agit du paiement de \$658 millions aux compagnies de chemin de fer. Est-ce bien le CN, le CP et la British Columbia Railroad, aux termes des règlements?

**L'honorable M. Axworthy:** Pas la B.C.R. pour le moment. Cette compagnie a fait l'objet d'une étude approfondie au cours des audiences du comité.

L'une des difficultés, c'est que la British Columbia Railroad ne veut pas reconnaître l'autorité de la C.C.T. En fait, elle n'accepte pas le régime fédéral de réglementation.

Cependant, je crois qu'un amendement a été proposé, autorisant le ministre des Transports à entamer des négociations avec la B.C.R. concernant la question des nouveaux paiements statutaires auxquels elle serait assujettie. Il n'y a toutefois encore aucun engagement à ce moment-ci.

**Le sénateur Bonnell:** Comment sont répartis les \$658 millions entre le CN et le CP?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est environ moitié-moitié. Il y a certains rajustements, soit des paiements supplémentaires au CN, simplement pour l'excédent de distance jusqu'à Churchill et Prince Rupert.

**Le sénateur Bonnell:** Si le gouvernement acceptait, par règlement, la British Columbia Railroad, des fonds supplémentaires seraient-ils versés? La British Columbia recevrait-elle une partie des \$658 millions?

**L'honorable M. Axworthy:** Il faudrait probablement que je négocie de nouveau et que j'obtienne l'approbation du Cabinet pour des fonds supplémentaires.

**Le sénateur Bonnell:** Dans vos observations préliminaires, vous avez dit que ce projet de loi représentait un avantage extraordinaire pour les provinces atlantiques et le Québec. Pourriez-vous préciser cet avantage extraordinaire, particulièrement en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard?

**L'honorable M. Axworthy:** Vous essayez de me coincer en ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard, sénateur. Quand j'ai parlé d'"avantages", je ne me souviens pas d'avoir utilisé le mot «extraordinaire», mais je voulais souligner que l'incidence de ce projet de loi ne se ferait pas sentir uniquement dans l'Ouest du Canada. Évidemment, l'Ouest en sera le principal bénéficiaire, mais chaque région du Canada en profitera. J'ai signalé au sénateur Muir que la Sidney Steel Works sera l'un des principaux bénéficiaires parce que cette compagnie fournit presque tout les rails au CN et aux autres compagnies de chemin de fer aussi. Cette compagnie sera assurée des débouchés pour les prochains cinq ou six ans. Il y a aussi un certain nombre d'autres entreprises importantes qui en profiteront comme celles qui construisent des locomotives, du matériel roulant, etc. Je ne suis pas sûr d'être en mesure de vous dire exactement quels seront les avantages qui en découleront pour l'Île-du-Prince-Édouard.

Je devrais souligner, en l'honneur du nouveau député de la Nouvelle-Écosse, le fait que la Trenton Steel en tirera de



[Text]

**Senator Bonnell:** You were talking about steel. It seems to me that Japan can make steel more cheaply than Canada can and that the transportation of steel by ship to the West Coast would probably be cheaper than the transportation by rail to the East Coast. Is there anything in this legislation to protect the Canadian producers of steel?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, one of the amendments that was written into the bill on behalf of the government was that there should be Canadian sourcing, and it is part of my responsibility to make sure that happens. That is part of the performance requirement for the railroads.

**Senator Bonnell:** It has been said that the beef producers in the West stand to benefit from this legislation. Does that mean that beef producers of the East will be at a disadvantage?

**Hon. Mr. Axworthy:** No. I believe that we have been through that. The Department of Agriculture conducted an impact study, which will be available to members of this committee, which points out that they are really talking about two different markets and that the legislation will improve livestock production in Western Canada, for which the major sales market is in the western part of the United States. With respect to Eastern livestock producers, the major sales market is in the East Coast. The only area where there might be some competition is in the Japanese market for pork, but that is reasonably small and I think that the impacts measured by the Department of Agriculture were minuscule.

**Senator Bonnell:** You have talked about the tremendous job creation potential of this bill. Could you repeat for me the number of jobs that will be created by this legislation over a five year period?

**Hon. Mr. Axworthy:** The best estimate we could get from the Department of Industry and Regional Expansion was that there will be an increase of about 375,000 person-years. One person-year means that one person will be working for one year. There will be 375,000 of them and that is a lot of work.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, my question has to do with clause 29 of the bill. Since I have the first reading version, there could have been some changes made to it. I suppose that clause 29 is the enforcement clause?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Stollery:** I gather that the efforts of the grain committee and the CTC will ensure that the investment program anticipated in this legislation actually takes place. I suppose that my question arises because of what I recall from the testimony of the VIA Rail people when they appeared before this committee some time ago. I was taken aback at the

[Traduction]

grands avantages, étant donné le grand nombre de wagons qu'elle construit.

**Le sénateur Bonnell:** Vous avez parlé du marché de l'acier. Il me semble que le Japon soit en mesure de fabriquer de l'acier à meilleur marché que le Canada et que le transport de l'acier par bateau à destination de la côte Ouest coûterait moins cher que par chemin de fer à la côte Est. L'une des dispositions du projet de loi vise-t-elle à protéger les fabricants canadiens d'acier?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, l'une des modifications proposées par le gouvernement concerne les approvisionnements de sources canadiennes, et j'ai la responsabilité de veiller à ce que cette disposition soit respectée. C'est l'une des exigences auxquelles doivent se soumettre les compagnies de chemin de fer.

**Le sénateur Bonnell:** On a dit que les producteurs de bœuf de l'Ouest bénéficieront de cette mesure législative. Les producteurs de l'Est seront-ils désavantagés?

**L'honorable M. Axworthy:** Non. Je crois que nous avons déjà examiné cette question. Le ministère de l'Agriculture a mené une étude sur les répercussions de ce projet de loi, qui sera mise à la disposition des membres du comité, et elle souligne qu'il y a en réalité deux marchés distincts; ce projet de loi viendra en aide aux éleveurs de bétail dans l'Ouest du Canada, dont les principaux marchés sont situés dans la partie ouest des États-Unis. En ce qui concerne les éleveurs de bétail de l'Est, le principal marché se trouve sur la côte Est. Le seul secteur où il pourrait y avoir une certaine concurrence est celui du marché japonais pour le porc, mais ils s'agit d'un marché assez restreint, et je suis d'avis que les répercussions cernées par le ministère de l'Agriculture étaient vraiment peu importantes.

**Le sénateur Bonnell:** Vous avez parlé des immenses possibilités de création d'emploi que présente ce projet de loi. Pourriez-vous nous répéter le nombre d'emplois qui seront créés sur une période de cinq ans?

**L'honorable M. Axworthy:** Selon la meilleure estimation que nous avons pu obtenir du ministère de l'Industrie du commerce et de l'Expansion économique régionale, il s'agirait d'une augmentation d'environ 375 000 années-personnes. Une année-personne représente le travail d'une personne pendant un an. Il y en aura 375 000, ce qui représente beaucoup de travail.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le Président, ma question porte sur l'article 29 du projet de loi. J'ai en main, la version du projet de loi en première lecture, et certains changements peuvent avoir été apportés. Je suppose que l'article 29 est la disposition relative à l'exécution?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Stollery:** Je présume que le Comité ainsi que la CCT veilleront à ce que le programme d'investissement prévu dans ce projet de loi soit réalisé. Cette question me vient à l'esprit en raison des témoignages des représentants de VIA Rail qui ont comparu devant le Comité il y a quelque temps. J'ai été déconcerté par le fait que les représentants de VIA

[Text]

difficulty the VIA Rail people had in getting any kind of information that they required from the railway companies. There were arguments which arose over how much a mile of track cost, how much maintenance cost and so on. I do not think I am exaggerating when I say that a year or two later they were still arguing over who was responsible for what costs. I was amazed at how well the railways seemed to disguise their costs and their methods of operation from anyone, particularly from VIA Rail, which had taken over the responsibility for the passenger service.

Obviously you must be reasonably assured, but would you like to comment on that and on your belief that the railways really will use the amount of money they will be getting to do what they say they will do? I ask my question in light of their current track record, which, after listening to the representatives of VIA Rail, was certainly pretty bad.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think there are two different elements which enter into this matter, because there is a statutory requirement on the railways to provide the information to the CTC. Assessments would be made and the minister would receive a report. We have the advantage of withholding part of their payment if they do not seem to be living up to performance requirements. Obviously nothing is foolproof, but there is one thing we have to accept, and that is this: It is in the railways' interest at this point in time to produce, because it will increase their efficiency. There is a built-in incentive for performance. Aside from sanctions, it is in the interest of the railway to get their costs down, because that way they can make more money. In some ways the market system still applies. It has not applied up to now. There will be far more market discipline under this bill than there was before.

**Senator Stollery:** So there is a large amount of self-interest on the part of the railways to comply?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Muir:** Mr. Chairman, I wanted to say how overjoyed I was to hear the Minister mention that all of the hopper cars will be coming to the Trenton plant in Nova Scotia. I am also happy to hear that the steel rails will come from the Sidney Steel Corporation, which produces the best rails in the country, which has been acknowledged by all the so-called experts, not only here but overseas, as I am sure the minister knows, since he was involved in getting business from overseas. Has a study been made as to how many thousands of tons of rail will be required when the double tracking is put into place? Could the Minister estimate how many thousands of tons of steel rail will be required for this project? I am sure that this sort of long-term planning takes place in the Department of Transport.

**Hon. Mr. Axworthy:** I do not have the data with me, Senator. They have obtain it from the railways. They have mentioned it to me in passing. I can give you some indication that we are estimating that, in terms of metal fabrication,

[Traduction]

Rail ont de la difficulté à obtenir des compagnies de chemin de fer les renseignements dont ils ont besoin. Ils ont discuté du coût d'un mille de voie ferrée, des frais d'entretien, etc. Je ne crois pas exagérer quand je dis que les discussions se poursuivaient toujours un an plus tard pour savoir qui devait assumer tel ou tel coût. J'ai été étonné de constater comment les compagnies de chemins de fer semblent bien réussir à dissimuler leurs coûts et méthodes d'exploitation, particulièrement à VIA Rail, qui assume maintenant la responsabilité du service voyageurs.

Vous devez évidemment être raisonnablement sûr, mais pourriez-vous nous dire comment vous allez vous assurer que les compagnies de chemins de fer utiliseront réellement les sommes qu'elles recevront aux fins indiquées dans leurs déclarations? Je pose la question à la lumière de certains faits au sujet des voies qui, d'après les représentants de VIA Rail, semblent assez peu rassurants.

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois qu'il s'agit de deux éléments distincts; en effet, les compagnies de chemins de fer sont tenues de fournir les renseignements utiles à la CCT. Des évaluations auront lieu, et un rapport sera envoyé au ministre. Nous pouvons retenir une partie des versements aux compagnies de chemins de fer si elles ne semblent pas avoir un bon rendement. Il n'y a évidemment aucun mécanisme à toute épreuve, mais il y a une chose que nous devons accepter, c'est qu'il est dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer d'investir à ce stade-ci, afin d'accroître leur rendement. Elles sont encouragées dans ce sens. Mises à part les sanctions, il est dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer de réduire leurs coûts en vue d'augmenter leurs profits. En un certain sens, le système du marché s'applique toujours. Ce n'était pas le cas jusqu'à maintenant. Aux termes du projet de loi les compagnies devront se plier beaucoup plus aux exigences du marché qu'auparavant.

**Le sénateur Stollery:** Il est donc dans une large mesure dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer de s'y conformer?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Muir:** Monsieur le Président, je voulais dire combien j'ai été heureux d'entendre le ministre mentionner que tous les wagons-trémie se rendront à l'usine Trenton en Nouvelle-Écosse. Je suis aussi très heureux d'apprendre que les rails seront fabriqués par la Sidney Steel Corporation, qui construit les meilleurs rails au pays, selon l'opinion de tous les experts, non seulement d'ici mais d'outre-mer, comme le sait sans doute le ministre, étant donné qu'il a participé aux négociations commerciales l'étranger. Une étude a-t-elle été faite sur les milliers de tonnes de rail qui seront nécessaires à la mise en place des voies doubles? Le ministre peut-il nous dire approximativement combien de milliers de tonnes de rails seront nécessaires à la réalisation de ce projet? Je suis sûr que ceci fait partie de la planification à long terme du ministère des Transports.

**L'honorable M. Axworthy:** Je n'ai pas en main ces données, sénateur. On peut les obtenir des compagnies de chemins de fer. On me les a mentionnées en passant. Je peux vous préciser que nous estimons qu'en ce qui concerne la fabrication, le



[Text]

transportation equipment and other sectors, over the life of this agreement there would be about \$1.1 billion of direct railway investment in the Atlantic provinces.

**Senator Muir:** I thank the Minister and ask him whether he would be so kind as to send me the number of tons of steel rails that will be needed.

**Hon. Mr. Axworthy:** We will try to get that information, Senator. I should say that, once the bill is passed and I can get rid of the chain holding me to my desk, one of the objectives I will set for myself will be to organize meetings in different parts of Canada to explain the benefits side of this package so that we can be sure that we get full advantage of it. It is important to recognize that, with this kind of large expenditure, there is a proportion that is sourced overseas. I think that if we can get Canadian manufacturers interested in bidding and producing for this, it could develop into a number of new industrial products.

**Senator Stollery:** Mr. Chairman, in reading clause 29, I notice that it has been amended and has become considerably strengthened and changed.

**The Chairman:** Are there any other questions?

**Senator Buckwold:** As a representative of Saskatchewan and still on the government side, I am concerned about the smaller and medium-sized producer of grain and the impact of these higher costs on his or her ability to survive. I am sure that there have been major studies done on this. Can you give us some kind of htréesumé of the economic impact? I am not talking now about the large farmers but the smaller farmer who is having difficulty meeting his actual costs of production and having this additional burden put on him.

**Hon. Mr. Axworthy:** It is hard to pick the typical Saskatchewan farm because there is no such thing. They vary a great deal. I would say that the economic benefits to the small and medium producer will be, first, security of the transportation system knowing that what he or she grows will be delivered on time. Therefore, you will not lose potential sales as we have done in the past, and particularly potential sales in the future when the carrying capacity reaches—

**Senator Buckwold:** That is like saving money for your old age.

**Hon. Mr. Axworthy:** I do not think it is saving money at all. The year 1969 gave a pretty clear record where money was lost because we could not carry the grain. I think an interesting argument as well that has been advanced to me by some of the agricultural economists in western Canada is that one of the areas where we have not been able to maximize our position is in dealing with potential buyers overseas and providing a spot market or a premium market because we cannot ensure delivery. That is why we have not been able to get premium dollars on many of our exports. We now can provide that kind of certainty for them. By providing a first-class efficient system, you are going to reduce farm storage costs which will result in a faster turnover as well as eliminate certain demurrage costs that are being charged. I think that

[Traduction]

matériel de transport et les autres secteurs, un montant d'environ \$1,1 milliard sera investi dans les provinces atlantiques aux termes de cet accord.

**Le sénateur Muir:** Je remercie le ministre et je lui serais reconnaissant de bien vouloir me faire parvenir une note indiquant le nombre de tonnes de rails qui seront nécessaires.

**L'honorable M. Axworthy:** Nous essaierons d'obtenir ce renseignement, sénateur. J'aimerais vous dire qu'une fois le projet de loi adopté, et si je puis me défaire des liens qui me retiennent à mon bureau, l'un de mes objectifs serait d'organiser des réunions dans différentes parties du Canada en vue d'expliquer les avantages de cette entente afin d'en profiter au maximum. Il importe de reconnaître que dans un investissement de cette envergure, nous devons faire appel aux sources d'approvisionnement outre-mer. Je crois que si nous pouvons intéresser les fabricants canadiens à ce projet, un certain nombre de nouveaux produits pourraient voir le jour.

**Le sénateur Stollery:** Monsieur le Président, en lisant l'article 29, je me rends compte qu'il a été modifié et qu'il a été énormément étoffé.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Buckwold:** A titre de représentant de la Saskatchewan, et toujours du côté du gouvernement, je suis inquiet au sujet des petits et moyens producteurs de grains et je me demande si la bourse des coûts ne nuira pas à leur survie. Je suis sûr que de vastes études ont été faites à ce sujet. Pouvez-vous me donner un résumé des répercussions sur le plan économique? Je ne parle pas des grandes exploitations agricoles, mais plutôt des petits agriculteurs qui ont de la difficulté à assumer leurs coûts de production et qui auront à subir ce fardeau additionnel.

**L'honorable M. Axworthy:** Il est difficile de choisir une ferme type en Saskatchewan, parce que la situation varie beaucoup. Je dirais que les avantages économiques pour les petits et moyens producteurs seront d'abord la sécurité du système de transport; ils seront ainsi assurés que ce qu'ils produiront sera livré à temps. Par conséquent, il ne perdront pas de ventes comme par le passé, et cela importe particulièrement en ce qui concerne les ventes futures, lorsque la capacité de transport atteindra . . .

**Le sénateur Buckwold:** C'est comme économiser pour ses vieux jours.

**L'honorable M. Axworthy:** Je ne pense qu'il s'agisse d'économiser. L'année 1969 en est un exemple assez clair, où il y a eu des pertes d'argent en raison de l'impossibilité de transporter le grain. J'ai entendu un argument intéressant de la part de certains économistes dans l'Ouest du Canada, voulant que l'un des secteurs où nous n'avons pas pu améliorer notre position est celui du commerce avec les acheteurs éventuels d'outre-mer et que nous n'avons pas pu établir un marché au comptant ou un marché à prime parce que nous ne pouvions assurer la livraison. C'est pourquoi nous n'avons pas été en mesure d'obtenir des primes sur un grand nombre de nos exportations. Nous sommes maintenant en mesure d'en assurer la livraison. En offrant un système efficace de premier ordre, les coûts d'entrepôt seront réduits, et il en résultera donc un écoule-



[Text]

you will provide for that expansion of market which will bring additional cash flow. Those are the major economic advantages, but how they might translate into dollars perhaps Mr. Kroeger might have an example of that.

**Mr. Kroeger:** Perhaps I can provide a global example and then talk about costs for an individual producer. In chapter 2 of Dr. Gilson's report, he records that in 1981 prairie farmers spent on goods and services, and paid in taxes and wages, a total of \$5.6 billion. Of that total, \$150 million was the cost of transporting grain. What one is saying is that in 1981 transportation costs represented 2.6 per cent to the prairie farm costs. If one moved grain free, it would only mean a marginal improvement in the situation of the individual producer. Conversely, it would make for a major increase in percentage terms off that very low base which would still be of marginal significance to an individual producer. If one takes a producer who grows 10,000 bushels of grain at present, that would cost approximately \$1,300 under the Crow—13 cents a bushel. That is production off a farm of something less than a thousand acres under cultivation.

**Senator Buckwold:** It has to be much less because 500 acres with 30 bushels to the acre would be 15,000.

**Mr. Kroeger:** It would cost \$1,300 to move the production of that farm under the Crow rate. During the course of this crop year the freight rate would go up about 2.4 cents a bushel. Therefore, that would be an increase in costs of \$250. By 1985-86, depending on the projections that one makes about costs and volumes and so forth, that producer who was paying \$1,300, would be paying approximately \$2,500. That is an average addition to that producer's cost of \$400 a year.

**Senator Buckwold:** Is it about 13 cents a bushel?

**Mr. Kroeger:** You start with 13 cents a bushel to get your \$1,300. In 1985-86 you are up to \$2,500. What you are doing is adding \$400 a year to get the \$1,200 increment. What we are saying is that you are adding \$400 a year to the costs of a producer whose total costs in a year might be \$35,000. If one compares an increase of \$400 a year to the interest on a new tractor, it is fairly marginal.

**Senator Buckwold:** Really what you are saying is that the cost of transportation as a percentage is so relatively low that even if it goes up in percentage terms again by a fairly extensive amount, the overall impact is not that crushing. Is that correct?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Steuart:** Was your example over three years?

**Mr. Kroeger:** I was referring to 1983-84, 1984-85 and 1985-86.

[Traduction]

ment plus rapide des produits ainsi que l'élimination de certains frais de surestaries. Je crois que cela permettra l'expansion du marché, ce qui augmentera les bénéfices disponibles. Voilà les principaux avantages économiques, mais comment se traduiront-ils en dollars, peut-être que M. Kroeger pourrait nous en donner un exemple.

**M. Kroeger:** Je pourrais vous donner un exemple général et parler ensuite des coûts pour un producteur en particulier. Dans le chapitre 2 de son rapport, M. Gilson déclare qu'en 1981, les agriculteurs des Prairies ont dépensé en tout \$5,6 milliards pour les biens et services ainsi que pour les impôts et les salaires. De ce montant, \$150 millions représentaient le coût du transport du grain. C'est donc dire qu'en 1981, les coûts du transport représentaient 2,6 p. 100 du coût total des exploitations agricoles dans les Prairies. S'il n'y avait aucun frais pour le transport du grain, il n'en découlerait qu'une légère amélioration de la situation des producteurs, et inversement, une forte augmentation procentuelle aurait une faible incidence sur les coûts des producteurs. Prenons le cas d'un agriculteur qui produit actuellement 10 000 boisseaux de grain, il lui en coûterait environ \$1 300 au taux du Nid-de-Corbeau, soit 13 cents le boisseau. Il s'agit de la production d'une ferme d'un peu moins de milles acres.

**Le sénateur Buckwold:** Il faut que ce soit beaucoup moins, car 500 acres, à 30 boisseaux l'acre, représenterait 15 000 boisseaux.

**M. Kroeger:** Il en coûterait 1 300 \$ pour transporter le grain produit sur cette ferme au taux du Nid-de-Corbeau. Au cours de sa présente campagne agricole, le taux de transport augmenterait d'environ 2,5 cents le boisseau donc une augmentation des coûts de 250 \$. D'ici 1985-1986, selon les prévisions concernant les coûts et les volumes, etc., le producteur qui payait 1 300 \$, devrait payer environ 2 500 \$. Voilà donc une augmentation moyenne des coûts du producteur de 400 \$ par année.

**Le sénateur Buckwold:** C'est environ 13 cents le boisseau?

**M. Kroeger:** Oui, 13 cents le boisseau, donc 1 300 \$. En 1985-1986, les coûts s'élèvent à 2 500 \$. On ajoute 400 \$ par année pour en arriver à une augmentation de 1 200 \$. Ce que nous disons, c'est qu'il s'agit d'une hausse de 400 \$ par année pour un producteur dont l'ensemble des coûts d'une année pourrait atteindre 35 000 \$. Si l'on compare une augmentation de 400 \$ par année à l'intérêt à payer sur l'achat d'un nouveau tracteur, ce n'est pas très élevé.

**Le sénateur Buckwold:** En réalité, ce que vous dites, c'est que le coût du transport, en tant que pourcentage, est tellement bas que même s'il augmente considérablement, toujours en termes de pourcentage, les répercussions globales ne sont pas vraiment énormes. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Dans votre exemple, s'agissait-il d'une période de trois ans?

**M. Kroeger:** Je faisais allusion à 1983-1984, 1984-1985 et 1985-1986.

[Text]

**The Chairman:** Honourable senators, I have the pleasant task of thanking the minister for his appearance and for the very valuable information he gave us on this very complicated bill. I should also like to thank Mr. Kroeger for appearing for the second time before this committee and to indicate to him that he will always be welcome to make further appearances before us.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le président:** Honorables sénateurs, j'ai l'agréable tâche de remercier le ministre d'avoir bien voulu comparaître devant notre comité et de nous avoir communiqué des renseignements fort précieux sur ce projet de loi très compliqué. Je voudrais aussi remercier M. Kroeger d'avoir comparu de nouveau devant notre comité et lui dire qu'il est toujours le bienvenu parmi nous.

La séance est levée.

---









*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

WITNESS—TÉMOIN

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

CA1  
Y819  
-T83



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, October 5, 1983

Le mercredi 5 octobre 1983

Issue No. 36

Fascicule n° 36

**Third proceedings on  
subject matter of**

**Troisième fascicule concernant  
la teneur du**

Bill C-155, An Act to facilitate  
the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

Projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
Thursday, 22nd September, 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 5 OCTOBRE 1983  
(70)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Olson, Riley et Steuart. (9)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Frith et Roblin.

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

## Témoins:

*De R.L. Banks & Associates, Inc.:*

Mr. R. L. Banks, Washington, D.C., États-Unis.

*De la Travacon Research Limited, Renton, Washington, États-Unis:*

Mr. John Edsforth, président.

*De Snavelly, Kings & Associates Washington, D.C., États-Unis:*

Mr. Carl Snavelly, président.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquences».

Le président présente les témoins qui font une présentation et répondent aux questions.

À 16 h 28, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 5, 1983  
(70)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:10 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Olson, Riley and Steuart. (9)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Frith and Roblin.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

## Witnesses:

*From R.L. Banks & Associates, Inc.:*

Mr. R. L. Banks, Washington, D.C., U.S.A.;

*From Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A.:*

Mr. John Edsforth, President;

*From Snavelly, Kings & Associates, Washington, D.C., U.S.A.:*

Mr. Carl Snavelly, President.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-155, intitled "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the witnesses, who made a presentation and answered questions.

At 4:28 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, October 5, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 2.00 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, in continuing our study of the subject matter of Bill C-155 this afternoon, we have with us Mr. Banks, President of R.L. Banks & Associates, Inc., Mr. John Edsforth, President of Travacon Research Limited, and Mr. Carl Snavelly, President of Snavelly, Kings & Associates.

Each gentleman will start the discussion with a brief opening statement after which honourable senators may ask any questions they wish to pose. We will commence with Mr. Banks.

**Mr. R. L. Banks, President, R.L. Banks & Associates, Inc., Washington, D.C., U.S.A.:** Thank you, Mr. Chairman. My opening statement will be brief. It will focus on the differences in approach to the costing of statutory grain traffic between Mr. Snavelly and myself. I would like to emphasize at the very start that there are wide areas of agreement between us. The two principal areas in which disagreement persists relate to the cost of capital and the appropriate contribution which grain traffic may make to bearing the overhead burden of the respective railways.

Concerning cost of capital, the limits on the time available to us mandate that I can only briefly advert to it. The principal differences between Mr. Snavelly's approach to this subject and the one which I have used centre on two aspects. The first deals with the matter of risk. As I understand it, it is the underlying philosophy of the computations which have been made by Snavelly, Kings & Associates in respect of costs associated with grain traffic in western Canada that such traffic is inherently more risky than the average run of railway traffic. I hold the view, which is quite counter to that of Mr. Snavelly's, that any traffic which receives subsidy from the government is inherently less risky than the average run of freight traffic. In addition to risk there is another element concerning cost of capital computations which accounts for the difference exceeding \$120 million between the total variable costs calculated by Snavelly, Kings & Associates in respect of 1980 traffic and those which I calculate. That element concerns the capital structure properly associable with grain.

As this committee is well aware, Canadian Pacific Rail is a department of Canadian Pacific Limited. It is not a separate corporate entity and since it is not it does not have a balance sheet of its own. It is therefore necessary, in computing costs of capital for the carriage of grain, to make an assumption as to the applicable balance sheet. As I understand it, Mr. Snavelly has assumed in his calculations that the balance sheet of Canadian Pacific Limited is the appropriate one to use. By contrast, I have used a balance sheet which was hypothesized

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 5 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-155 visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier la teneur dudit projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, poursuivant l'étude de la teneur du projet de loi C-155, nous accueillons cet après-midi MM. Banks, président de R.L. Banks & Associates Inc., John Edsforth, président de Travacon Research Limited et Carl Snavelly, président de Snavelly, Kings & Associates.

Ils nous présenteront, à tour de rôle un bref exposé; vous serez ensuite invités à leur poser des questions. Nous entendrons d'abord M. Banks.

**M. R. L. Banks, président, R.L. Banks & Associates, Inc., Washington, D.C. (États-Unis):** Merci, monsieur le président. Mon bref exposé portera sur les différences qui existent entre les méthodes que Snavelly et moi-même avons employées pour évaluer les coûts du transport des grains. J'aimerais signaler dès le départ que nous nous entendons sur plusieurs des aspects de la question. Les deux principaux points sur lesquels nous ne pouvons nous entendre sont le coût du capital et la contribution adéquate des grains au paiement des frais fixes des sociétés ferroviaires.

Je ne peux vous dire que quelques mots sur le coût du capital puisque le temps nous presse. Les différences qui existent entre mon point de vue et celui de M. Snavelly à cet égard portent sur deux aspects dont le premier est les risques. Selon moi, le principe sur lequel sont fondés les calculs de Snavelly, Kings and Associates, en ce qui a trait aux coûts afférents au transport des grains dans l'Ouest, est que ce type de transport comporte, en soi, plus de risques que les autres types de transport ferroviaire. Contrairement à M. Snavelly, je suis d'avis que tout transport qui reçoit des subventions du gouvernement comporte, en soi, moins de risques que les autres types de transport de marchandises. Outre les risques, un autre élément influe sur le calcul du coût du capital et est responsable de la différence de plus de 120 millions qui existe entre le total des coûts variables de transport en 1980 auquel est arrivée la société Snavelly, Kings and Associates et le total auquel je suis arrivé; il s'agit de la structure des capitaux permanents afférente aux grains.

Comme vous le savez, CP Rail est une filiale de la société Canadien Pacifique Limitée. Comme il ne s'agit pas d'une personne morale distincte elle n'établit pas de bilan propre. Il est donc nécessaire, dans le calcul des coûts du capital afférents au transport des grains, de formuler des hypothèses sur ce bilan. Si j'ai bien compris, M. Snavelly a supposé dans ses calculs qu'il convenait de se servir du bilan de la société Canadien Pacifique. Par contraste, je me suis servi de bilans hypothétiques suggérés par les experts financiers des provinces.

## [Text]

by the financial experts to the provinces. Those financial experts are Dr. George Borts, professor of economics at Brown University, and Dr. Paul J. Halpern, who is professor of finance at the University of Toronto Graduate School. After an intensive study of the appropriate cost of capital structure of the two railways, these gentlemen assumed that a pre-tax rate of 15.38 per cent was applicable to Canadian Pacific in the year 1980. In respect of Canadian National the applicable rate was 10.85 per cent. These figures are in contrast to the rate of 25.43 per cent which was used by Snavelly, Kings & Associates.

Turning now to the appropriate contribution which grain might make to the overhead burden of the railways, another vista opens up in which I have found some differences with Mr. Snavelly's computations. In his work, and I specifically refer to the 1980 basic computations which he did, not to any subsequent revisions which he may have accomplished, the allocation of constant cost to the grain traffic was accomplished on three bases. One of them he labelled "constant cost allocation". The second one he called "commercial freight contribution"; and the third one he called the "system viability method". As I see it, the constant cost allocation method and the commercial freight contribution method both suffer from the same fundamental defect. That defect is that they both rest upon an arbitrary selection of allocation factors. I say "arbitrary" for a number of reasons, but in this case the allocation factors used are various output measures of the railways: gross tonne miles and revenue tonne miles, for example. By definition, constant cost is cost which does not vary with the amount of business the railway carries out. By the same token, it cannot be traced to any given amount of revenue tonne miles, gross tonne miles or any other measure of railway production. Yet an association between railway production and constant cost underlies the two Snavelly, Kings & Associates methods which I have been discussing for the measurement of appropriate constant cost contribution. I rejected them because they have no logical basis; they are arbitrary and are inequitable, in my opinion.

This perhaps leads to a still broader aspect of this whole subject of contribution. Any decision that is made in Canada with respect to a contribution by grain to bearing the overhead burdens of the railways may have some indirect link to economics, but basically it is not founded in economics, it is founded in social or other policy considerations. As such, from the point of view of economists, it is to some degree necessarily arbitrary.

The third method that Mr. Snavelly and his colleagues used to measure what they deemed to be an appropriate contribution was entitled "The System Viability Approach." I rejected that approach because, in effect, that guarantees a rate of return to each railway, a rate of return which, by no means does it need to be said, has never been earned by the railways. They do not have that now, but according to the Snavelly, Kings method, they would achieve that through grain subsidies.

Having rejected the methods used by Snavelly, Kings, I was left with the burden of advancing some affirmative suggestions, and I have prepared six possibilities which I have

## [Traduction]

Ces experts sont MM. George Borts, professeur d'économie politique à la Brown University et Paul J. Halpern, professeur de finances à l'École d'études supérieures de l'Université de Toronto. Après une étude approfondie de la structure appropriée des coûts du capital des deux sociétés ferroviaires, ces experts ont supposé que le Canadien Pacifique bénéficiait d'un taux avant impôt de 15,38 p. 100 en 1980. Le taux applicable, pour le Canadien National, était de 10,85 p. 100. Ces chiffres sont très différents de ceux employés par Snavelly, Kings & Associates, soit 25,43 p. 100.

Passons maintenant à la question de la contribution adéquate du grain au paiement des frais fixes des sociétés ferroviaires; il s'agit d'un autre domaine sur lequel je ne suis pas d'accord avec les calculs de M. Snavelly. Dans ses travaux, et je pense particulièrement aux calculs de base de 1980, et non pas aux révisions qui ont pu suivre, l'attribution des frais fixes pour le transport des grains a été fondée sur trois grands principes. Le premier a été appelé «l'attribution des frais fixes», le deuxième, la «contribution du transport commercial» et le troisième la «viabilité du système». A mon avis, la méthode d'attribution des frais fixes et la méthode de la contribution du transport commercial ont toutes deux la même faiblesse fondamentale. Elle sont fondées sur un choix arbitraire des facteurs d'attribution. Je dis «arbitraire» pour différentes raisons, mais dans le cas qui nous occupe, les facteurs d'attribution employés sont des évaluations du rendement des sociétés ferroviaires comme les tonnes-milles brutes et les revenus tonnes-milles. Par définition, les frais fixes sont des frais qui ne varient pas en fonction des activités de la société ferroviaire. De la même façon, on ne peut l'associer à un revenu tonnes-milles, des tonnes-milles brutes ou toute autre mesure de rendement ferroviaire. Pourtant, une association entre le rendement des sociétés ferroviaires et les frais fixes est à la base des deux méthodes de Snavelly, Kings & Associates dont j'ai discuté pour l'évaluation de la contribution adéquate aux frais fixes. Je rejette l'emploi de ces méthodes parce qu'elles n'ont pas de fondement logique; à mon avis, elles sont arbitraires et injustes.

Ceci nous amène peut-être à un aspect encore plus général de toute la question de la contribution. Toute décision prise au Canada quant à la contribution du grain au paiement des frais fixes des sociétés ferroviaires peut avoir un lien indirect avec des secteurs économiques; mais, fondamentalement, elle n'est pas fondée sur des secteurs économiques, mais sur les considérations sociales et de politique. Du point de vue des économistes, elle est donc nécessairement, dans une certaine mesure, arbitraire.

La troisième méthode que M. Snavelly et ses collègues ont employée pour évaluer ce qu'ils jugeaient être une contribution adéquate était appelée «la méthode de la viabilité du système». Je m'oppose à cette méthode parce que, de fait, elle garantit à chaque société ferroviaire, un taux de rendement, lequel, nul besoin de le dire, elles n'ont jamais mérité. Cette option n'existe pas actuellement, mais selon la méthode de Snavelly & Kings, elles pourraient y arriver grâce à des subventions pour le transport des grains.

Ayant rejeté les méthodes employées par Snavelly & Kings, il me fallait avancer des suggestions positives; j'ai donc préparé six possibilités que j'ai analysées et discutées dans des docu-



## [Text]

analyzed and discussed in papers prepared for the Government of the Province of Alberta. The first method is that the railways make no contribution—what I have called the “zero contribution method”. This method would still advantage the railways because, if under the so-called Crow benefit provisions of the act the railways recover all of their variable costs, they are better off than they are now. Under the current statute they do not recover their variable costs; under the zero contribution arrangement they would recover in full their variable costs. They would be as well off with or without grain traffic under those conditions. Their net income would be the same; they would be indifferent to this traffic, and because they would be indifferent to it, it would follow that it is not a method we would recommend because there would be no incentive to the railways to make any investment.

However, the zero contribution arrangement would be preferable, if Canadian public policy were to determine that the government should continue to make the principal investments related to grain traffic. If the government, notwithstanding a temporary disposition at the present time to revert the investment burden to the railways, were to continue to assume the burden of investment in branch line maintenance, branch line rehabilitation, equipment purchases of cars and perhaps some day of locomotives, then a zero contribution arrangement would be appropriate.

Other methods which I have investigated and discussed in the papers prepared for the Government of the Province of Alberta were to adapt to grain government/contractors fees. Typically in Canada, these are on a cost-plus basis of 6 to 15 per cent over such a range. The great defect in this situation is that the railways have no incentive to improve operations. Such an incentive would arise only if the government/contractor fee arrangement were linked to an incentive program. Mechanically that is feasible and is, in fact, the arrangement that we think highly recommends itself.

There was also an investigation we conducted in respect of contributions which are related to the producers' ability to pay. This is a concept which has many attractive features, but also has some technical problems. The establishment of a point of departure for such computations and their measurement from year to year pose highly difficult technical problems which are not easily resolved.

Another method that might be considered in respect of contribution by grain in respect of its carriage by rail is what we have called the “negotiated earmarked contribution”; that is to say, the railways and the producers and the government negotiate specific grain related facilities and equipment needs, determine what those needs are, what the dollar cost of them is and then they make a contribution sufficient to offset the expenses of improvement or enhancement of facilities and equipment.

Finally, a method that we have explored and recommended for Alberta's consideration, and also for yours, is what we call the “capital budgeting approach.”

## [Traduction]

ments préparés pour le gouvernement de la province de l'Alberta. La première méthode est celle selon laquelle les sociétés ferroviaires ne font aucune contribution, je l'ai appelée la «méthode de la contribution zéro». Cette méthode serait à l'avantage des sociétés ferroviaires parce que, si aux termes des dispositions sur le Nid-du-corbeau prévues dans le projet de loi, les sociétés ferroviaires récupéraient tout leurs coûts variables, elles se trouveraient dans une meilleure position qu'aujourd'hui. Aux termes de la loi actuelle, elles ne récupèrent pas leurs coûts variables; aux termes de la méthode de la contribution zéro, elles récupéreraient pleinement leurs coûts variables. Le revenu net serait le même avec ou sans le transport du grain; elles se désintéresseraient de ce type de transport et c'est pourquoi nous ne recommanderions pas cette méthode; elle ne saurait encourager les sociétés ferroviaires à réinvestir.

Toutefois, «l'option zéro» serait préférable si les politiques gouvernementales canadiennes déterminaient que le gouvernement doit continuer à faire les principaux investissements afférents au transport des grains. Si le gouvernement, malgré la tendance temporaire actuelle à charger du fardeau de l'investissement les sociétés ferroviaires, continuait à assumer l'entretien et la remise en état des embranchements, l'achat de wagons, et peut-être même de locomotives, «l'option zéro» serait alors appropriée.

Les autres méthodes que j'ai étudiées et dont j'ai discutées dans certains documents préparés pour le gouvernement de la province de l'Alberta, proposent l'adoption de la méthode de la rétribution de sous-traitant du gouvernement. Génément, au Canada, ce remboursement est fondé sur les coûts majorés d'une marge bénéficiaire, habituellement une fourchette de 6 à 15 p. 100. La grande faiblesse de cette option est que les sociétés ferroviaires ne sont nullement incitées à améliorer leurs services. Une telle incitation ne serait possible que si les rétributions de sous-traitants du gouvernement étaient rattachées à un programme d'encouragement. Mécaniquement, c'est possible et même, à notre avis, hautement souhaitable.

Nous avons également étudié une méthode de contribution fondée sur la rentabilité des producteurs de grain. Ce concept, attrayant à bien des égards, pose cependant certains problèmes techniques. L'établissement d'un point de départ pour de tels calculs et pour l'évaluation de rajustements futurs pose des problèmes techniques très difficiles qui ne sont pas facilement résolus.

Une autre méthode qu'on pourrait utiliser pour déterminer la contribution du grain au paiement des frais fixes des sociétés ferroviaires est ce que nous avons appelé «la contribution identifiée»; dans le cadre de cette option, les sociétés ferroviaires, les producteurs et le gouvernement s'entendent sur les besoins en matière d'équipement et d'installations, déterminent leurs coûts et assurent une contribution suffisante pour compenser les frais associés à l'amélioration des installations et de l'équipement.

Finalement, nous avons étudié et recommandé au gouvernement de l'Alberta, ainsi qu'à vous, une méthode que nous appelons «la méthode du choix des investissements».



[Text]

The railways prepare capital budgets every year, and in those budgets they employ what is called a "hurdle rate"; that is to say, a barrier in respect of rate of return. Specific investments which exceed that specified rate of return are made, and those which do not reach it are rejected. That is an approach that we think is worthy of consideration. That would determine how much return on an investment would be needed to reach the railways hurdle rates, and a contribution would be equivalent to the dollar amount by which such a return would exceed the cost of capital which is allowed in the variable cost portion of the contribution.

Finally, in respect of this method we say that no contribution would be made until it is earned by the railways, and they would earn that by making an investment or a series of investments, and as the amount of those investments increased so would the contribution which the railways received.

That, Honourable Senators, puts into a nutshell the differences which persist between the analysis we have made and the one carried out by Snavelly, Kings & Associates on behalf of Transport Canada.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Banks. I now call upon Mr. Edsforth.

**Mr. John Edsforth, President, Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A.:** Thank you, Mr. Chairman. My basic position is that the railways, in respect of transporting grain, should receive revenues which would be adequate to motivate them to invest in facilities and equipment required to transport the product efficiently.

My comments today will be in the light of the objective sought to be achieved by Bill C-155.

As with Mr. Banks, there are large areas of agreement between different approaches as to how much is an adequate revenue requirement. I will be focussing on three major areas where I feel that the bill provides an excessive revenue contribution to the railways. By far the most significant of the three, and the one that has been the greatest subject of debate, is the one which Mr. Banks has just spoken of that of a contribution above variable costs. That does create a fair amount of confusion, at least part of which is possibly due to some misunderstanding of what these costs are.

As Mr. Banks said, these costs are costs which cannot be reasonably allocated against specific movements of traffic as being variable therewith using the existing methodology. It is sometimes thought that they represent such things as overheads or profits. In fact, that really is not the case. What they do represent, largely, is the cost of owning, operating and maintaining a portion of the fixed plant of the railway. This is, largely, such things as a portion of the road, the track structure, buildings, bridges, tunnels and the like. It is within that context I think we have to consider the need for a contribution above variable cost.

[Traduction]

Les sociétés ferroviaires préparent des budgets d'investissements chaque année dans lesquels elles emploient ce qu'on appelle un «taux de rendement minimal» c'est-à-dire le taux dont elles se servent pour déterminer leur rendement. Ainsi, les investissements qui dépassent ce taux sont répétés et ceux qui ne l'atteignent pas sont rejetés. A notre avis, cette option vaut la peine d'être étudiée. Elle nous permettrait de déterminer le type de rendement nécessaire pour atteindre le taux minimal des sociétés ferroviaires; une contribution serait égale au montant par lequel le revenu dépasserait le coût du capital afférent à la portion des coûts variables de la contribution.

Finalement, dans le cadre de cette méthode, nous suggérons qu'aucune contribution ne soit versée jusqu'à ce qu'elle soit «méritée» par les sociétés ferroviaires; ces dernières mériteraient cette contribution en faisant un investissement ou une série d'investissements. L'augmentation de ces investissements serait accompagnée d'une augmentation de la contribution versée aux sociétés ferroviaires.

Honorables sénateurs, c'est là un résumé des différences qui existent entre l'analyse que nous avons faite et celle qui a été faite par Snavelly, Kings and Associates pour le ministère des Transports.

**Le président:** Merci, monsieur Banks. La parole est maintenant à M. Edsforth.

**M. John Edsforth, président, Travacon Research Limited, Renton, Washington (États-Unis):** Merci, monsieur le président. Ma position de base, en ce qui a trait au transport du grain est que les sociétés ferroviaires devraient recevoir des revenus suffisants pour les encourager à investir dans les installations et l'équipement nécessaires au transport efficace du produit.

Mes commentaires aujourd'hui porteront principalement sur les objectifs visés par le projet de loi C-155.

Comme M. Banks, je suis d'accord avec certaines des options présentées, particulièrement en ce qui a trait à la nécessité de revenus suffisants. Je parlerai principalement des trois grands secteurs où, selon moi, le projet de loi assure une contribution excessive aux revenus des sociétés ferroviaires. De loin le plus important de ces trois facteurs est celui qui a suscité les plus vives controverses et dont M. Banks vient de parler; il s'agit d'une contribution additionnelle aux coûts variables; cette option crée une certaine confusion, qui est due au moins en partie, à un certain malentendu quant à la nature de ces coûts.

Comme M. Banks l'a dit, ces coûts sont ceux qui ne peuvent pas raisonnablement être associés à un type de transport particulier et jugés comme variables en se servant des méthodes établies. Certains croient parfois qu'ils représentent les frais généraux ou les profits. De fait, ce n'est pas vraiment le cas. Ils représentent dans l'ensemble les coûts associés au fait de posséder, d'exploiter et d'entretenir une partie du matériel fixe de la société ferroviaire. Il s'agit, dans l'ensemble, d'une section de la route, de la superstructure de la voie, des immeubles, des ponts, des tunnels et ainsi de suite. A mon avis, c'est dans ce contexte que nous devons étudier le besoin d'une contribution supérieure au coût variable.

## [Text]

When you think of those facilities, they fall into two categories. One is those which are there right now, today, which have, in effect, been provided by the railways over the years, presumably in the best interests of the shareholders, in respect of handling the traffic they are handling. I think it is reasonable to say that the railways have not made these investments because of grain. In fact, I guess we can even say that they have made them in spite of it.

I think, therefore, that the cost of these existing facilities, which makes up the bulk of the fixed costs we are talking about in the current system, is not relevant in the context of the revenue requirements of the railway against the objective I specified earlier. What I believe are relevant are the investments that will have to be made by the railways in the future to provide the additional capacity required to handle expanded volume increases of grain and a number of other commodities. For that reason, I have focussed upon the need for those investments in trying to come up with what is a reasonable contribution above variable costs for the railways.

I am somewhat hampered in doing that by lack of data other than such rather gross data as the overall investment required, which, I believe, at the latest estimate, was around \$16.5 billion for the next decade on the part of both railways. A large portion of that is going to be recovered through variable costs such as all of the costs of owning the rolling stock plus a portion of the fixed facilities.

Making some fairly broad assumptions, I have estimated that the railway contribution above variable costs required to motivate them to invest in these investments in a fixed portion thereof is probably in the order of one-third of that which is provided for in the bill, which represents a fairly large dollar amount—something like \$75 million in respect of the crop year 1981-82.

The philosophical difference between what is provided in the bill and what I am advocating really comes from the source of what is in the bill, which, as far as I am aware, came from Mr. Snavely's earlier estimates in his 1980 report. As Mr. Banks has indicated, there were a number of approaches which Mr. Snavely utilized, but I believe one of the key ones he used was the need for the railways to receive sufficient revenues to be viable overall. In so doing, he looked at the overall revenue requirements of the railway, subtracted that which could be provided by normal commercial traffic, and then allocated the rest between grain and passenger traffic, from which grain received its fair share.

Implicit in that methodology is the assumption that grain must, in essence, be the residual guarantor of railway viability. I do not think that is fair position in which to put any commodity—grain or any other—unless that commodity can be shown to be the fundamental reason for the existence of the railways, which I do not believe it is in this case.

## [Traduction]

Lorsque vous songez à ces installations, vous pouvez les classer en deux grandes catégories. La première est ce qui est déjà en place aujourd'hui, ce qui a déjà été fourni par les sociétés ferroviaires au cours des années, supposément dans l'intérêt des actionnaires, pour assurer les services qu'elles offrent déjà. Je crois qu'il est raisonnable de dire que les sociétés ferroviaires n'ont pas fait ces investissements pour le transport des grains. De fait, je crois que nous pouvons même dire qu'ils les ont faits en dépit du transport des grains.

A mon avis donc, le coût de ces installations, facteur le plus important de l'ensemble des coûts fixes dont nous parlons pour le système actuel, n'a rien à voir dans le contexte des besoins en revenu de la société ferroviaire compte tenu des objectifs dont j'ai parlé un peu plus tôt. Comme argument, je citerais les investissements que les compagnies ferroviaires devront faire à l'avenir pour fournir les installations supplémentaires nécessaires au transport du volume accru de céréales et de certaines autres marchandises. C'est pourquoi je me suis concentré sur ces investissements lorsque j'ai tenté de déterminer ce qui constituerait une contribution raisonnable aux compagnies ferroviaires, en plus des frais variables.

Mes calculs sont quelque peu entravés par un manque de données, exception faite de données plutôt approximatives telles que l'investissement global que devront faire les deux sociétés ferroviaires et qui, si je ne me trompe, se chiffrait selon les derniers calculs à environ 16,5 milliards de dollars pour la prochaine décennie. Elles recouvreront une grande partie de ce montant par le biais de coûts variables, tels que tous les coûts afférents à la propriété du matériel roulant et d'une partie des installations fixes.

En me fondant sur quelques grandes hypothèses, j'ai estimé qu'en plus des coûts variables, la contribution aux sociétés ferroviaires qui pourra les inciter à faire des investissements dans une partie de ces installations fixes s'élève probablement au tiers du montant prévu dans le projet de loi, soit un montant assez important—environ 75 millions de dollars pour la campagne agricole 1981-1982.

La différence entre le montant prévu dans le projet de loi et celui que je préconise émane de cette source, qui figure dans le projet de loi, et qui, autant que je sache, émane lui-même des estimations antérieures de M. Snavely, dans son rapport de 1980. Comme M. Banks l'a indiqué, M. Snavely a employé différentes approches, mais je crois qu'une des plus importantes a été la nécessité pour les compagnies ferroviaires de toucher des revenus suffisants pour être globalement viables. Ce faisant, il a examiné leurs besoins globaux en matière de revenus, a soustrait ceux qui pourraient provenir du trafic commercial habituel, puis a réparti le reste entre le transport des céréales et celui des passagers, une part équitable ayant été accordée aux céréales.

Cette méthodologie sous-entend que les céréales doivent être garants de la viabilité des sociétés ferroviaires. Je ne crois pas qu'il soit équitable de mettre dans cette position quelque marchandise que ce soit, qu'il s'agisse de céréales ou d'autres denrées, à moins qu'on puisse prouver que cette marchandise constitue la raison d'être des sociétés ferroviaires, ce qui à mon avis n'est pas vrai dans ce cas-ci.



## [Text]

I certainly do not have any argument that the railways must be financially viable. If it is the desire of the federal government to guarantee the financial viability of the railway, that should be considered an issue separate from what is a fair contribution in respect of handling a specific commodity on the railway, that being grain.

Like Mr. Banks, I have some concerns regarding the cost of capital rates that have been utilized. The cost of capital rates utilized for the crop year 1981-82 in respect of the Crow gap, defined in Bill C-155, is based on a cost capital rate of 20.5 per cent for both railways. That rate reflects some lesser risk in respect of grain traffic than for overall system traffic. I think it probably does not go quite far enough in that respect, since I believe that, under the arrangements proposed in Bill C-155, it could be argued either that grain is without risk or, since, in fact, grain volumes tend to, be, if anything counter-cyclical with respect to other traffic volumes, that there is some negative risk associated with grain traffic.

I believe that under the arrangements proposed whereby the cost of capital rate will be re-calculated every year on the basis of economic conditions appropriate to that year, the risk associated with the railway transportation of grain is somewhat close to the risk associated with a government bond maturing over a 12-month period. I would think that would be an appropriate point of departure with possible adjustment for the negative risk I referred to earlier.

Based on that, I believe that an appropriate cost of capital rate for CP in the 1981-82 crop year would have been about 18.5 per cent rather than the 20.5 per cent utilized in the bill.

In respect of CN Rail, one additional factor comes into play, and that is that the 20.5 per cent includes, among other things, an allowance for payment of income taxes. At the current time, and certainly for a few years, CN will not be in a position of paying income taxes by virtue of its tax loss carry-forward. I do not believe that it is equitable for them to be compensated for such a cost until such time as they come into a position to pay that amount.

I believe that one approach to elimination of this unwarranted payment would be to deduct from the CN allowance for extra costs incurred in serving Churchill and Prince Rupert the amount of unincurred income taxes which would be provided for under the current arrangements. There may be some other ways of doing it, but that would be a convenient way.

My third area of concern deals with evaluation of certain of the railway assets in the lines which are identified as being dependent on grain traffic for their existence. As you know, all of the costs of owning and operating these lines are included as a cost of grain transportation under the concept of the bill. We have no arguments with that concept, but there is at least some distortion, I believe, in respect of these lines in the method utilized to calculate the value of the cost for capital purposes.

While I have no way of coming up with a precise estimate of what the impact of that is, the total cost is in the vicinity of

## [Traduction]

Je ne m'oppose certes pas à ce que les sociétés ferroviaires soient financièrement viables. Si le gouvernement fédéral désire garantir leur viabilité financière, il devrait examiner séparément cette question et celle qui consiste à déterminer une contribution équitable pour le transport d'une marchandise donnée, en l'occurrence des céréales.

Comme M. Banks, les taux relatifs au coût en capital qui ont été employés me préoccupent un peu. Le taux du coût en capital employé pour la campagne agricole 1981-1982 à l'égard de l'écart du Nid-de-Corbeau, défini dans le projet de loi C-155, est fondé sur 20,5 p. 100 pour les deux sociétés ferroviaires. Ce taux reflète le moindre risque que représente le transport de céréales par opposition au trafic global sur le réseau. Je pense que ce n'est probablement pas suffisant car, à mon avis, aux termes des arrangements proposés dans le projet de loi C-155, on pourrait soit soutenir que les céréales ne présentent aucun risque, soit qu'elles en présentent certains, puisque les volumes de céréales ont tendance à être anticycliques par rapport à d'autres volumes transportés.

Selon moi, aux termes des arrangements proposés voulant que le taux du coût en capital soit recalculé chaque année compte tenu des conditions économiques de cette même année, les risques associés au transport des céréales par chemin de fer se rapprochent quelque peu des risques associés à l'achat d'une obligation du gouvernement arrivant à maturité en 12 mois. Je pense que ce serait un bon point de départ, et que des ajustements pourraient être apportés en fonction des risques dont j'ai parlé plus tôt.

Compte tenu de ce qui précède, je pense que pour la campagne agricole 1981-1982, il aurait été préférable d'établir le taux du coût en capital pour le CP à 18,5 p. 100 au lieu de 20,5 p. 100, comme l'indique le projet de loi.

En ce qui concerne le CN, un autre facteur entre en jeu, c'est-à-dire que les 20,5 p. 100 tiennent compte, entre autres, du paiement d'impôts sur le revenu. À l'heure actuelle, et certes pour quelques années à venir, le CN ne sera pas en mesure de payer d'impôts sur le revenu à cause du rapport de ses pertes. Je pense qu'il est injuste qu'il soit indemnisé de ce montant avant d'être en mesure de le payer.

À mon avis, une façon d'éliminer ce paiement non justifié consisterait à soustraire de l'allocation versée au CN pour qu'il paie les frais supplémentaires qu'entraîne la desserte de Churchill et de Prince Rupert, les impôts non exigibles qui seraient prévus aux termes des arrangements actuels. Il existe peut-être d'autres moyens de le faire, mais celui-ci serait commode.

Le troisième point qui me préoccupe concerne l'évaluation d'une certaine partie de l'actif des sociétés ferroviaires dans les voies dont l'existence est jugée tributaire du transport des céréales. Comme vous le savez, selon le projet de loi, tous les coûts de propriété et d'exploitation de ces voies sont considérés comme des coûts de transport de céréales. Je ne m'oppose pas à ce concept, mais, à mon avis, la méthode utilisée pour calculer la valeur du coût en capital à l'égard de ces voies et quelque peu faussée.

Bien que je ne sois pas en mesure d'en évaluer précisément l'incidence, le coût total engagé par les deux sociétés ferroviai-



## [Text]

\$40 million for the crop year 1981-82 for both railways, so we are talking about a significant component of traffic.

Essentially, in coming up with the evaluation of these lines, the fundamental approach is that these lines are being, if you will, replaced. The assets of these lines have been and are being replaced by the railways in the same manner as any other traffic on the system, whereas, in fact, this has not been the case. In fact, the investments in question have largely been undertaken by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. I have no problem with the railways being compensated for their investments in these lines as they make them, and I am sure in future periods they will have to make them.

In effect, the methodology which has been utilized in prepaying them for a portion of these expenditures on the assumption that they will eventually have to make them. I believe it would be more appropriate to incorporate a consideration whereby they would recover these allowances for these capital expenditures as and when they incur them.

That concludes my opening statement.

**The Chairman:** We will now have a short settement by Mr. Snavelly and then we will go into a question period.

**Mr. Carl Snavelly, President, Snavelly, Kings & Associates, Washington, D.C.:** I thank the committee for inviting me; it certainly is a pleasure. You will notice that I am the minority member of this panel and, since they did not give me seat up here, I have to defend myself from several directions.

**Senator Marshall:** Your name used to come up a lot in the House of Commons.

**Mr. Snavelly:** I think I will ignore the temptation to refute or debate the statements made by Mr. Banks and Mr. Edsforth. Obviously, I disagreed with them. I believe that is an area of detail that probably will be better brought out through questions that through my trying to make a statement.

Rather I would like to review briefly the sequence of events within the past 10 years that got us here, because I believe it puts some of those arguments and debates into a perspective that perhaps the members of the committee are not fully aware of.

In 1975, subsequent to the railways' having made certain presentations demonstration in their view that they were losing considerable amounts of money hauling grain, I was appointed as a commissioner to conduct an inquiry into the costs and revenues which the railways incurred and received in the handling of statutory grain. That inquiry was—I will not say memorable, but one of its achievements was that for the first the provinces, as represented by Mr. Banks, were given a complete, or nearly complete, set of railway data, and I think Mr. Banks will agree with me that, if they did not get all that they wanted, they got virtually all that they wanted; or, if he will not go that far, they got substantially more than they had ever had in the past.

## [Traduction]

res s'élève à environ 40 millions de dollars pour la campagne agricole 1981-1982; cela constitue donc une partie importante du trafic.

Essentiellement, pour évaluer ces voies, l'approche fondamentale à utiliser, c'est de présumer qu'elles sont, si vous voulez, remplacées. Les sociétés ferroviaires ont remplacé et remplacent l'actif qu'elles ont dans ces voies de la même manière que tout autre trafic sur le réseau alors qu'en fait, tel n'a pas été le cas. En réalité, c'est le gouvernement fédéral, aux termes du Programme d'amélioration des embranchements des Prairies, qui a fait une grande partie des investissements en question. Je ne m'oppose pas à ce que les sociétés ferroviaires soient indemnisées pour les investissements qu'elles font dans ces voies, et je suis certain qu'elles devront en faire à certains moments.

En effet, la méthodologie qui a été utilisée consiste à les payer à l'avance pour une partie de ces dépenses, car on présume qu'elles devront un jour ou l'autre les engager. Je pense qu'il vaudrait mieux insérer une disposition selon laquelle elles recouvreraient ces allocations au fur et à mesure qu'elles engagent ces dépenses en capital.

Voilà qui termine ma déclaration préliminaire.

**Le président:** M. Snavelly fera maintenant une brève déclaration, puis nous passerons à une période de questions.

**M. Carl Snavelly, président de Snavelly, Kings & Associates, Washington, D.C.:** Je remercie le Comité de m'avoir invité; j'en suis très heureux. Vous remarquerez que je suis membre minoritaire de ce groupe et, comme on ne m'a pas offert de siège là-bas, je dois me défendre sur plusieurs fronts.

**Le sénateur Marshall:** On a beaucoup entendu votre nom à la Chambre des Communes.

**M. Snavelly:** Je vais résister à la tentation de réfuter ou de débattre des déclarations faites par MM. Banks et Edsforth. Il est évident que je ne suis pas d'accord avec eux. Je crois qu'il s'agit d'un point de détail qui sera probablement plus facile à soulever dans des questions que dans toute déclaration que je pourrais tenter de faire.

J'aimerais plutôt brièvement revoir les événements qui se sont succédés au cours des dix dernières années, car je suis d'avis qu'ils replacent certains de ces arguments et de ces débats dans un contexte dont les membres du Comité ne sont peut-être pas pleinement conscients.

En 1975, après que les sociétés ferroviaires se sont plaintes de ce qu'elles perdaient des sommes considérables en transportant des céréales, j'ai été désigné commissaire afin d'enquêter sur les frais engagés et les revenus touchés par les sociétés ferroviaires dans le transport de céréales soumises au règlement. Cette enquête a été—je ne dirais pas mémorable, mais néanmoins, un de ses succès c'est que pour la première fois, les provinces, représentées par M. Banks, ont reçu une série complète, ou presque, de données sur les sociétés ferroviaires; je pense que M. Banks conviendra avec moi que si elles n'ont pas eu toutes les données qu'elles désiraient, elles les ont presque toutes eues; ou, si M. Banks veut bien l'admettre, elles en ont eu beaucoup plus qu'elles n'en avaient jamais eu dans le passé.

*[Text]*

As the commissioner, I was presented with two complete cost studies: one by the railways and the other by Mr. Banks on behalf of the provinces. My role as commissioner was to review those cost studies, and after a series of open meetings to which all were invited and also open hearings to which all were invited and heard, I produced my commission report, with results that came out, as one might suspect, lower than the railways but higher than that of Mr. Banks.

In 1978 my firm was employed to update the 1974 studies, which I did. That was done pretty much between my firm and the railways. There was no public participation in that. In 1980 I was again asked to update the studies. Again it was not a public inquiry, as was the 1974 study, although I did spend some time meeting with representatives of the provinces and the pools on various costing issues.

The 1980 study was different from other two in that, in addition to the costing aspects, I was also asked to determine what would be a fair and equitable contribution, if any, for the grain traffic.

Each of those reports—the report of the commission on the 1974 study and the Snavelly, Kings and Associates 1977 and 1980 studies—set out in great detail the basis upon which I arrived at each decision I made in both the costing process and the process of determining the contribution.

To put the numbers in perspective, the committee should realize that the highest set of numbers presented were those presented by the railways. The railways believed that the contribution that I elected was lower than it should be. So their numbers were higher both on the costing side and on the contribution side. Next in line were the numbers I came up with. Those numbers, or amounts, were then whittled down, if you will, as a result of Dr. Gilson's exercise of a year ago. They were further reduced as a result of some government changes before they went into Bill C-155. So the amounts that you find in Bill C-155 are significantly less than those that the railways believe are appropriate. They are substantially less than those that I have selected. They are greater, however, than those that either Mr. Banks or Mr. Edsforth have put forward.

So I think it is important that the committee understand that the contribution in terms of the railways plus the costs included in Bill C-155 are not the highest numbers. In fact, they are considerably lower; and we are not dealing here with a number that reflect one person's thinking and reflects the highest number that one person would think of.

With respect to the statements of Mr. Banks and Mr. Edsforth, I would point out to Mr. Banks that I have never taken the position that grain is no more risky than average freight traffic, if it is properly compensated for. As of today, under the statutory rate, grain is by far the most risky business the railway is in. In fact, you could not get a railway to go into business just to carry grain at the statutory rate. So it is

*[Traduction]*

A titre de commissaire, j'ai reçu deux études complètes des coûts: l'une des sociétés ferroviaires et l'autre de M. Banks, au nom des provinces. Mon rôle le commissaire consistait à examiner ces études de coûts, et après une série de réunions ouvertes, auxquelles tous ont été conviés, puis l'auditions ouvertes, auxquelles tous ont été conviés et entendus, j'ai présenté mon rapport et, comme on pourrait le prévoir, les chiffres obtenus étaient inférieurs à ceux des sociétés ferroviaires, mais supérieurs à ceux de M. Banks.

En 1978, mon cabinet a été chargé de mettre à jour les études de 1974. Elles l'ont été en grande partie par nous et par les sociétés ferroviaires. Le public n'y participait pas. En 1980, on m'a redemandé de mettre les études à jour. Encore là, il ne s'agissait pas d'une enquête publique, comme l'était l'étude de 1974, bien que j'aie rencontré des représentants des provinces et des groupes céréaliers pour discuter de diverses questions rattachées à l'établissement des coûts.

L'étude de 1980 était différente de deux autres, en ce sens qu'en plus des coûts, j'ai été appelé à déterminer une contribution juste et équitable, le cas échéant, pour le transport de céréales—ce que j'ai fait.

Chacun de ces rapports—celui de la commission sur l'étude de 1974 et les études de 1977 et 1980 de Snavelly, Kings and Associates—exposait en détail la méthode que j'ai employée pour parvenir à chaque décision que j'ai prise afin de déterminer les coûts et la contribution.

Pour replacer les chiffres dans leur contexte, le Comité doit tenir compte du fait que la série de chiffres les plus élevés étaient ceux que les sociétés ferroviaires ont présentés. Ces dernières étaient d'avis que la contribution que j'avais déterminée était inférieure à ce qu'elle devrait être. Ainsi, leurs chiffres étaient plus élevés à la fois au chapitre des coûts et à celui de la contribution. Venaient ensuite les chiffres auxquels je suis parvenu. Ces chiffres, ou montants, ont ensuite été réduits, si vous voulez, à la suite de l'examen de M. Gilson il y a un an. Ils ont encore été réduits à la suite de certains changements apportés par le gouvernement avant qu'ils ne soient insérés dans le projet de loi C-155. Ainsi, les montants que vous voyez dans le projet de loi C-155 sont sensiblement inférieurs à ceux que les sociétés ferroviaires jugent appropriés. Ils sont considérablement inférieurs à ceux que j'ai déterminés, mais néanmoins supérieurs à ceux que MM. Banks et Edsforth ont avancés.

A mon avis, il importe donc que le Comité comprenne que la contribution à l'égard des sociétés ferroviaires et les coûts insérés dans le projet de loi C-155 ne constituent pas les chiffres les plus élevés. En fait, ils sont considérablement moindres; et nous ne parlons pas ici de chiffres qui reflètent l'opinion d'une personne ou des chiffres les plus élevés possibles.

En ce qui concerne les déclarations de MM. Banks et Edsforth, je soulignerais à M. Banks que je n'ai jamais pensé que les céréales ne comportent pas plus de risques que le trafic habituel de marchandises, si on prévoit les indemnités appropriées. De nos jours, compte tenu du taux réglementaire, les céréales sont de loin l'entreprise la plus hasardeuse des sociétés ferroviaires. En fait, aucune société ferroviaire n'ac-



*[Text]*

infinitely risky at this time. You are doomed to bankruptcy before you start.

I have always considered grain to be of equivalent risk of railway traffic, which, in turn, I have considered to be of approximately the same risk as CP Limited as an enterprise. I would point out, in cost of capital, that my number for 1980 of 25 plus per cent is approximately the same number that the Canadian Transport Commission found to be applicable to commercial traffic for the year 1980, and it is approximately the same number that the Saskatchewan Wheat Board earned after taxes in 1982, I believe.

With respect to risk, I would suggest to this committee that whatever the risks are of being in the grain business, as a provider of services to the grain industry the risks faced by the Saskatchewan Wheat Board, and for that matter any of the elevator companies, are not significantly different from those faced by the railways. Each, in fact, faces one major risk, namely, that for whatever reasons—crop failure, lack of markets, et cetera—the grain will not move. That is the major single biggest risk facing any company serving the grain industry. If the grain does not move, they obviously have a lot of facilities which will not be used and will not earn money.

I am not suggesting that the returns earned by the wheat pools or the elevator companies are excessive. I am suggesting that the return I have selected for the railways of 25 per cent before taxes is at least in line with returns being earned by the elevator companies, and is line with the returns that the Canadian Transport Commission has deemed to be appropriate for commercial traffic.

With respect to contribution, I agree with Mr. Edsforth that the major objective of the contribution is, in fact, to make the railways want to handle the grain traffic, to make it desirable traffic for them, so that they will be induced to make the investment necessary to provide for grain the transportation system which it needs and deserves. I disagree with Mr. Edsforth's approach, which is one that, in effect, says "All contributions required to maintain the existing railway system must come from commodities other than grain, and grain shall contribute only to that which is required for expansion". I do not believe that the issue before this committee in Bill C-155 is now, or ever has been, one of how to get the railways' money to expand their capacity. Their ability to expand the capacity is certainly a symptom, a result, something caused in part or in whole by the losses which they have incurred carrying grain in the past. But if there were no expansion required, the same question would be before you, namely, how much money should the railways be paid for the carriage of grain? So I find Mr. Edsforth's approach to be both irrelevant to the issue and very shortsighted. I would only ask the question: What happens when the shippers of coal, potash, sulphur, orange juice, or any other commodity which the railways handle, decide that they have paid sufficient contribution to the existing system

*[Traduction]*

cepterait de monter une entreprise simplement pour transporter des céréales au taux réglementaire. C'est donc une entreprise entrêmemment hasardeuse à l'heure actuelle. On court à la faillite avant d'avoir commencé.

J'ai toujours estimé que les céréales présentaient un risque égal à celui du trafic ferroviaire, qui, à son tour, présentes à mon avis à peu près le même risque que l'entreprise CP Limitée. En ce qui concerne le coût en capital je soulignerais que les 25 p. 100 et plus que j'ai avancés pour 1980 se comportent assez bien au taux que la Commission canadienne des transports a jugé applicable au trafic commercial pour la même année et si je ne me trompe, ils rejoignent de près ceux que la Commission du blé de la Saskatchewan a touchés après impôts en 1982.

En ce qui a trait aux risques, je dirais au Comité que quels que soient les risques que comporte le transport de céréales, les risques courus par la Commission du blé de la Saskatchewan et, par conséquent, par quelque exploitant d'éleveurs que ce soit à titre de fournisseurs de services à l'industrie céréalière, ne diffèrent pas sensiblement de ceux que courent les sociétés ferroviaires. En fait, tous courent le grand risque, notamment, et pour quelque raison que ce soit—mauvaises récoltes, manque de débouchés—de ne pas avoir de céréales à transporter. C'est le plus grand risque que court toute société desservant l'industrie céréalière. S'il n'y a pas de céréales à transporter, il est évident qu'une foule d'installations ne seront pas utilisées et que la société ne fera pas d'argent.

Je ne veux pas dire que les recettes touchées par les syndicats du blé ou les exploitants d'éleveurs sont excessives, mais que la recette de 25 p. 100 avant impôt que j'ai déterminée pour les sociétés ferroviaires se compare du moins aux recettes touchées par les exploitants d'éleveurs, et à celles que la Commission canadienne des transports a jugées appropriées pour le trafic commercial.

En ce qui concerne la contribution, je conviens avec M. Edsforth que son principal objectif, c'est de faire en sorte que les sociétés ferroviaires acceptent et soient désireuses de transporter des céréales, de façon qu'elles soient incitées à investir les sommes nécessaires pour que le réseau de transport des céréales soit efficace. Je ne suis pas d'accord avec l'approche de M. Edsforth, car elle laisse entendre en fait que toutes les contributions nécessaires pour conserver le réseau ferroviaire actuel doivent provenir de marchandises autres que les céréales, et que ces dernières ne doivent compter que pour la contribution nécessaire à son expansion. Je ne crois pas que la question soumise à l'étude du Comité et soulevée dans le projet de loi C-155 est de déterminer comment obtenir des fonds des sociétés ferroviaires afin d'agrandir leurs installations. Leur aptitude à augmenter leur capacité est certainement un symptôme ou un résultat, causé entièrement ou en partie par les pertes qu'elles ont subies dans le passé en transportant du grain. Mais, expansion ou pas, il faut quand même se demander combien il faudrait verser aux sociétés ferroviaires pour le transport du grain? Je trouve donc que M. Edsforth s'éloigne de la question et manque singulièrement de prévoyance. Je voudrais seulement poser la question suivante: que se produirait-il si les expéditeurs de charbon, de potasse, de soufre, de



*[Text]*

and they say, "We, too, will only pay for the expansion needed. Let someone else pick up the tab with respect to the constant cost burden of the existing system." I find nothing to suggest that grain should be placed in this favoured position and all other commodities, in effect, should have to pay prices which will cover the constant cost burden of the existing railways systems.

I would reject out of hand Mr. Banks' theory of zero contribution. He has stated that at zero contribution the railways will be indifferent to the carriage of grain. If they are indifferent then, clearly, they will not provide the shippers of grain with a first class transportation system. One does not put money and effort into something to which one is indifferent.

In considering the contribution level, I would suggest there are two factors to be considered. As I have said, one factor, is that grain should take its place with other commodities as a desirable commodity and should pay its way—not more than, nor considerably less than, other commodities but, rather, by an amount which makes it a commodity which the railways want to handle, will handle and will invest in in order to handle. If it does not meet that requirement, then grain will be the step-sister, step-son, step-child of transportation. It will take last place; and whenever there is a decision which must be made which puts one commodity ahead of another, then grain will be the one placed to the rear. I believe the contribution should be sufficient enough to prevent the railways from returning to the government for more money. Once this bill is passed I think the government should be able to say, "Railways, we have cured your grain problem. We have cured it sufficiently so that you should now be able to operate on your own; if you cannot, then that is your problem and not ours. We do not intend to do anything more for you." If you reduce the contribution to too low a level then you have given them the opportunity to come back and say, "That was nice. I like what you did for me but it was not enough. Here is what I need you to do in the next phase."

Lastly, I should note that nothing in the bill, neither the rate of return which is implied in the calculation of the costs nor the contribution number, guarantees the railways that return or that contribution. Like any other traffic the traffic must move in sufficient volumes to guarantee those returns and those contributions. For example, take a rate on coal which is set in the marketplace. Presumably that rate—and I know it does—covers the variable costs which the railways incur in moving the coal. It covers a return on the investment required to move the coal—a commercial return of 25 per cent or more. It also makes a contribution to the constant or fixed costs of the railways. However, that revenue is earned only if the coal is actually shipped. When the market goes down and less coal is shipped the railways earn less contribution and their overall return drops. The bill does not provide any more guarantees to the railways with respect to grain than it does with respect to the setting of rates with respect to coal in the commercial

*[Traduction]*

jus d'orange ou de toute autre marchandise transportée par les sociétés ferroviaires décidaient qu'ils ont suffisamment contribué au réseau et décidaient de ne payer eux aussi que l'expansion nécessaire, laissant quelqu'un d'autre assumer les frais fixes du réseau en place? Rien ne me fera croire qu'il soit nécessaire d'accorder au grain cette position privilégiée; en fait, toutes les autres marchandises devraient partager les frais fixes du réseau ferroviaire existant.

Par ailleurs, je dois rejeter d'emblée la théorie de la contribution zéro avancée par M. Bank. Selon lui, si la contribution est nulle, les sociétés ferroviaires ne s'intéresseront plus au transport du grain. Il est évident que si c'est le cas, elles ne donneront pas aux expéditeurs de grain des services de transport de premier ordre. Personne n'investit son argent et ses efforts dans quelque chose qui lui est indifférent.

Pour ce qui est du niveau de contribution, je pense qu'il faut tenir compte de deux facteurs. Comme je l'ai déjà dit, le premier facteur, c'est que le grain devrait être considéré comme toutes les autres marchandises importantes et que son transport devrait être payé de la même façon que le leur; il ne faut pas que l'écart soit trop grand, mais il faut en même temps faire en sorte que les sociétés ferroviaires voudront en transporter et feront des investissements à cette fin. S'il ne répond pas à cette exigence, le transport du grain sera toujours le parent pauvre dans le domaine; chaque fois qu'une décision devra être prise pour classer une marchandise avant une autre, il sera placé au bas de la liste. Je pense donc que la contribution devrait être suffisante pour empêcher les sociétés ferroviaires de revenir demander des fonds supplémentaires au gouvernement. Une fois ce projet de loi adopté, je pense que le gouvernement devrait pouvoir dire aux sociétés de chemins de fer: «Nous avons résolu votre problème dans le domaine du transport du grain. Vous devriez maintenant être capables de fonctionner seules; si vous ne le pouvez pas, c'est votre problème et non le nôtre. Nous n'avons pas l'intention de faire plus pour vous.» Si le gouvernement réduit trop sa contribution, il leur donne la possibilité de revenir à l'assaut et de lui dire: «C'était bien beau. Nous sommes contents de ce que vous avez fait pour nous, mais ça ne suffisait pas. Voilà ce dont nous avons besoin pour la prochaine étape.»

Enfin, je voudrais souligner qu'aucune disposition du projet de loi, que ce soit le taux de rendement qu'implique le calcul des coûts ou encore le niveau de la contribution, ne garantit aux sociétés ferroviaires ce rendement ou cette contribution. Comme dans tous les autres domaines, le trafic doit être suffisant pour permettre ce revenu et cette contribution. Par exemple, prenons le taux fixé sur le marché pour le charbon. Il est probable, et même certain, que ce taux couvre les coûts variables que doivent assumer les sociétés ferroviaires pour transporter le charbon. Il couvre le rendement des investissements nécessaires pour transporter le charbon; il s'agit d'un rendement commercial de 25 p. 100 ou plus. Ce taux tient également compte des coûts fixes des sociétés ferroviaires. Cependant, ce revenu n'est gagné que si le charbon est effectivement transporté. Lorsque le marché est à la baisse et que la quantité de charbon transporté diminue, les sociétés ferroviaires obtiennent donc une contribution moindre, et leur revenu

*[Text]*

marketplace. The traffic must move in order for the railways to earn money.

With that, Mr. Chairman, I will end my remarks. I would be delighted to attempt to answer any questions committee members may have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Snavely. We will begin the question period with Senator Olson.

**Senator Olson:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Banks and Mr. Edsforth whether or not there is some identifiable, essential difference, and therefore a specific area of disagreement, in the assignment of costs of transporting grain. I suppose I am really talking about what you people in the business of railway cost accounting call "variable costs". I am not talking about the contribution to overhead, nor am I talking about any contribution to return on investment. I know that it is a very complex area and I do not pretend to understand all of the assignments which are made, even the more narrow assignment within variable costs. But is there some problem between you and Mr. Snavely with respect to those costs?

**Mr. Banks:** Senator, there are some differences of opinion in respect of the computation of variable costs. Every number to which I advert in my response to your question will be one which has appeared in, or relates to, the 1980 cost calculations which Snavely, King & Associates carried out. Casting aside the question of cost of capital, or return on investment as it is sometimes labelled, and disregarding also the question of contribution, confining ourselves then to differences of opinion in respect of variable costs, there are a few differences of opinion between my calculations and those of Mr. Snavely and his colleagues. In my opinion, in the Snavely, Kings 1980 computations there was an overstatement of \$35 million of variable costs due to the manner in which Snavely, Kings computed the road maintenance of grain branch lines. They used the concept of normalized maintenance, which charges grain with incurred expenses plus expenses which were only hypothetical to maintain those which would be incurred, or which would have been incurred by the railways had they maintained the branch lines to a given standard of continuing capability to carry the grain. That assumption was built into the Snavely, Kings computations as I understand them. It was rejected by me.

I should say that the work I did in respect of what we are now discussing was paid for by the Province of Alberta, but the knowledge which I have of the matters we are discussing in general was gained as a result of work I have done on behalf of all ten provinces at one time or another. I thank them for providing me with the opportunity to learn as much as I have about Canada and its transportation system. However, I rejected the idea of reimbursing the railways for more than they actually spent. That is the source of that \$35 million overstatement.

*[Traduction]*

global baisse. Le projet de loi n'offre pas plus de garanties supplémentaires aux sociétés ferroviaires, en ce qui concerne le grain, que ne le font les taux établis pour le charbon sur les marchés commerciaux. Le trafic doit se faire afin que les sociétés ferroviaires gagnent de l'argent.

Voici, monsieur le président, qui met fin à mes remarques. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes les questions des membres du Comité.

**Le président:** Merci, monsieur Snavely. Nous commençons la période des questions avec le sénateur Olson.

**Le sénateur Olson:** Merci, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Banks et à M. Edsforth s'il y a entre eux une divergence perceptible et essentielle, et par conséquent un point de désaccord précis, au sujet de la répartition des coûts du transport du grain. Je veux parler en fait de ce que vous, dans le domaine de la comptabilité des coûts des chemins de fer, appelez, je pense «coûts variables». Je ne parle pas de la contribution aux frais généraux, ni au rendement des investissements. Je sais qu'il s'agit d'une question très complexe et je ne prétends pas vouloir comprendre toutes les affectations qui sont faites, même de façon plus limitée, au simple niveau des coûts variables. Mais y a-t-il une différence d'opinion entre vous et M. Snavely au sujet de ces coûts?

**M. Banks:** Sénateur, il y a des divergences d'opinion au sujet du calcul des coûts variables. Tous les chiffres que je citerai en réponse à votre question sont ceux qui apparaissent dans les calculs effectués en 1980 par Snavely, King & Associates, ou qui y sont liés. Si l'on met de côté la question du coût du capital, ou du rendement des investissements comme on l'appelle parfois, ainsi que la question de la contribution, et qu'on se limite aux coûts variables, il y a certaines différences entre mes calculs et ceux de M. Snavely et de ses collègues. Selon moi, les calculs effectués en 1980 par Snavely, Kings exagèrent de 35 millions de dollars les coûts variables, en raison de la façon dont ont été calculés les coûts de l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain. Snavely, Kings ont appliqué le concept de l'entretien normalisé, c'est-à-dire qu'ils ont imputé au transport du grain non seulement les dépenses effectivement assumées, mais aussi des dépenses hypothétiques destinées à soutenir celles qui ont été assumées par les sociétés ferroviaires ou qui l'auraient été si elles avaient entretenu les embranchements selon une norme donnée afin de pouvoir continuer à transporter du grain. Snavely, Kings avaient fondé leurs calculs sur cette hypothèse, et c'est compréhensible. Cependant, je rejette cette prémisse.

Je dois dire que le travail que j'ai fait sur le sujet dont nous discutons maintenant a été payé par la province de l'Alberta, mais que mes connaissances sur les questions générales dont nous traitons ici viennent de travaux effectués pour le compte de chacune des dix provinces à un moment ou à un autre. Je les remercie de m'avoir permis d'apprendre tant de choses sur le Canada et son réseau de transport. Cependant, je ne peux accepter l'idée d'accorder aux sociétés ferroviaires un remboursement supérieur au montant qu'elles ont effectivement dépensé. Voilà d'où vient cette exagération de 35 millions de dollars.



*[Text]*

A second overstatement in the Snavely, Kings computation of variable costs is that which flows from the manner in which Snavely, Kings treated depreciation on branch line property. Costing Order R-6313 specifies that the annual decline in net salvage value was to be charged as depreciation. Snavely, Kings disregarded, for whatever reason, the prescription of Costing Order R-6313 and charged branch line depreciation at book rates.

We, by contrast, hold the view that branch line property wears out much more slowly than the average rolling railway property; and, in fact, during a period of rapid inflation there was no decline in salvage value. On the contrary, there was an increase, an appreciation, in the salvage value.

From this difference, by our computation, there was an overstatement of variable costs in the Snavely, Kings calculations in an amount approximately \$6 million.

**Senator Olson:** I think we could shorten this, Mr. Banks, if you were to identify the differences of opinion. I believe there are other published reports in which you have indicated your reasons for disagreement.

**Mr. Banks:** I will identify them but not describe them.

The third principal area, which amounted to an overstatement of \$9 million by Snavely, Kings, was in respect of capital costs of branch line assets which were acquired with government funds, which SKA treated as though they were railway property. Then there was an overstatement of \$2 million in respect of the variable costs of grain shipments, of grain milled or otherwise processed in transit, and of grain which moved on the Northern Alberta Railways.

Those areas that I have just cited highlight the remaining differences in variable costs as between the manner in which we calculated them and the manner in which Snavely, Kings calculated them.

**Mr. Edsforth:** Senator Olson, the estimates I can give you are estimates relative to the numbers which appear in Bill C-155, since that was the comparison I made, and they fall into the general categories I have touched on in my opening statement. To give you some estimates of cost impact thereof, they all fall into the general category of cost of capital. My feeling is that the excessive equity—I am sorry, do you wish me to exclude cost of capital, Senator?

**Senator Olson:** I was talking about variable costs.

**Mr. Edsforth:** In that case, all of my comments are directed to the area of cost of capital.

**Senator Olson:** We can get into another debate on that which would involve opinion and not fact. Opinion and fact are not necessarily synonymous, and when we get into a contribution to capital, or a contribution in some cases to overhead, it

*[Traduction]*

Une autre exagération dans les calculs de Snavely, Kings sur les coûts variables vient de la façon dont cette firme a traité la dépréciation des embranchements. L'ordonnance R-6313 sur les coûts précise que la diminution annuelle de la valeur de récupération nette doit être considérée comme une dépréciation. Pour une raison que j'ignore, Snavely, Kings n'ont pas tenu compte de cette disposition de l'ordonnance R-6313 et ont calculé la dépréciation des embranchements en fonction de leur valeur comptable.

Nous estimons pour notre part que les embranchements s'usent beaucoup moins vite que l'ensemble du matériel roulant; en fait, en période d'inflation élevée, leur valeur de récupération ne diminue pas; au contraire, elle a augmenté.

C'est ce qui explique une différence d'environ 6 millions de dollars entre nos calculs et ceux de Snavely, Kings au sujet des coûts variables.

**Le sénateur Olson:** Je pense que nous pourrions raccourcir ce débat, monsieur Banks, si vous pouviez nous dire exactement sur quels points vous n'êtes pas d'accord. Je pense que vous avez déjà indiqué les raisons de votre désaccord dans d'autres rapports publics.

**M. Banks:** Je peux vous énumérer ces points, mais non vous les décrire.

Le troisième point principal, qui correspond à une exagération de 9 millions de dollars par Snavely, Kings, porte sur le coût d'immobilisation des embranchements acquis grâce à des fonds du gouvernement, coût que Snavely, Kings a traité comme si ces éléments d'actif appartenaient aux sociétés ferroviaires. Il y a eu aussi une exagération de 2 millions de dollars en ce qui concerne les coûts variables du transport du grain moulu ou autrement traité en transit, et du grain transporté par la N.A.R.

Les aspects que je viens de citer montrent bien l'écart qui reste au niveau des coûts variables en raison des différences entre nos méthodes de calcul et celles de Snavely, Kings.

**M. Edsforth:** Sénateur Olson, les approximations que je peux vous donner se rapportent aux chiffres qui figurent dans le projet de loi C-155, puisque c'est à partir de cette source que j'ai fait ma comparaison; elles se classent dans les catégories générales que j'ai mentionnées dans ma déclaration préliminaire. Pour vous donner une idée de leurs répercussions sur les coûts, disons que tous ces chiffres se classent dans la catégorie générale du coût du capital. Selon moi, l'excédent de capitaux propres... Je m'excuse, voulez-vous que j'exclue le coût du capital, sénateur?

**Le sénateur Olson:** Je parlais des coûts variables.

**M. Edsforth:** Dans ce cas, tous mes commentaires porteront sur la question du coût du capital.

**Le sénateur Olson:** Nous pourrions nous lancer dans un autre débat à ce sujet, qui porterait sur des opinions et non sur des faits. Les opinions et les faits ne sont pas nécessairement synonymes, et lorsqu'on parle de contribution au capital ou,



[Text]

becomes opinion, and I am really interested in the specific costs of moving the tangible product.

Although I am not an expert, I think you define them as variable costs.

**Mr. Edsforth:** Variable costs include cost of capital.

**Senator Olson:** Do they?

**Mr. Edsforth:** Yes. To make up the total category called variable costs, you use operating expenses, cost of capital and depreciation.

**Senator Olson:** I apologize for the confusion, but is there some specific area where there was wide disagreement as to whether that was maintenance, branch line, or whatever?

**Mr. Edsforth:** Excluding cost of capital, the major difference was in the area Mr. Banks referred to, that of normalized maintenance on the branch lines. I share Mr. Banks' view that the cost of maintaining the branch lines should be paid on the basis of the money actually expended as and when it is actually expended.

Bill C-155 I believe makes an adequate provision for the handling of that subject by providing an allowance for normalized maintenance but allowing for its payment only as the money is expended, which I think is a good compromise solution.

**Senator Olson:** When you come to the maintenance of the main line of the railway and other facilities that are used for purposes in addition to or other than transportation of grain, do you have any problem? Somewhere you have to make almost an arbitrary decision, or is your science more precise than that?

**Mr. Edsforth:** No, it is better than that. There are statistical methods which were first developed at the time of the MacPherson Commission but they have been considerably refined since. They allow a fairly rational basis, if you will, for identifying the maintenance cost of the main line and allocating that against the different traffics which utilize the main line and the costs of such maintenance. However, that only amounts to a portion of the total costs of maintaining the main line. There is a residual portion which cannot be allocated against the traffic, and that is one of the major sources of the so-called constant cost that we have talked about.

The procedure for estimating the part allocable against specific movements I think is reasonably well accepted and fairly rational.

**Senator Olson:** Is that the process they call retrogressive analysis?

**Mr. Edsforth:** I think multiple regression is the name of it, although I guess I have heard it called the former also.

**Senator Olson:** Thank you, Mr. Chairman. I will pass for the time being.

[Traduction]

dans certains cas, aux frais généraux, il s'agit d'une opinion; ce qui m'intéresse vraiment, ce sont les coûts précis liés au transport du produit lui-même.

Bien que je ne sois pas expert, je pense que c'est ce que vous entendez par «coûts variables».

**M. Edsforth:** Les coûts variables englobent le coût du capital.

**Le sénateur Olson:** Vraiment?

**M. Edsforth:** Oui. Pour constituer l'ensemble des coûts variables, on additionne les frais d'exploitation, le coût du capital et la dépréciation.

**Le sénateur Olson:** Je suis désolé d'avoir créé cette confusion, mais y a-t-il un domaine précis où il y a eu une importante divergence d'opinion sur les questions de l'entretien, des embranchements ou quelque'autre élément du genre?

**M. Edsforth:** Si l'on exclut le coût du capital, la principale divergence se situe dans le domaine dont M. Banks a parlé, celui de l'entretien normalisé des embranchements. Je partage le point de vue de M. Banks, selon lequel l'entretien des embranchements devrait être payé en fonction des fonds effectivement dépensés, et au moment où ils le sont.

Le projet de loi C-155, si je comprends bien, comporte des dispositions assez claires à ce sujet; il prévoit une allocation pour l'entretien normalisé, qui ne serait versé qu'une fois l'argent dépensé. Je pense qu'il s'agit d'une bonne solution de compromis.

**Le sénateur Olson:** Passons maintenant à l'entretien des lignes principales et des autres installations ferroviaires qui ne sont pas utilisées seulement pour le transport du grain, ou qui ne sont utilisées qu'à d'autres fins; cela vous pose-t-il un problème? A un moment donné, vous devez prendre une décision presque arbitraire; ou alors, votre science est-elle plus précise que cela?

**M. Edsforth:** Non. Mieux que cela. Il existe des méthodes statistiques mises au point à l'époque de la Commission MacPherson, mais considérablement perfectionnées depuis. Elles constituent un fondement relativement rationnel, si vous voulez, pour déterminer les coûts d'entretien de la ligne principale et les répartir parmi les différents secteurs qui utilisent cette ligne et qui assument les coûts de cet entretien. Cependant, il ne s'agit là que d'une portion des coûts totaux d'entretien de la ligne principale. Il y a une autre portion qui ne peut pas être répartie en fonction du trafic des divers secteurs, et c'est une des principales sources de ce qu'on appelle les coûts fixes, dont nous avons déjà parlé.

La méthode employée pour évaluer la portion applicable à chaque secteur est selon moi assez bien acceptée et relativement rationnelle.

**Le sénateur Olson:** S'agit-il du processus qu'on appelle analyse régressive?

**M. Edsforth:** Je pense qu'on l'appelle plutôt régression multiple, mais j'ai peut-être déjà entendu cet autre nom.

**Le sénateur Olson:** Merci, monsieur le président. Ce sera tout pour le moment.

*[Text]*

**Mr. Snaveley:** In response to what Mr. Banks has said, he has properly identified the areas excluding cost of capital contribution where we disagree. I would point out to honourable senators that two of those areas, normalization of roadway maintenance and the capital cost of branch line assets, also fall into the category of judgment rather than fact in the sense that I treated them one way based on my judgment as to both the type of system I was costing and what the government intended when it did certain things.

Mr. Banks disagrees with my judgment, but this was not a matter of putting numbers into a computer and coming out with an answer based on a formula; that was, I believe, a judgment call.

On the third area, depreciation of branch lines, I agree with both Mr. Banks and Mr. Edsforth in general in that branch lines obviously last longer than main lines, and when one is depreciating, on an average basis of all lines combined, main lines and branch lines, one will overdepreciate the branch line. However, by the same token the methodology also underdepreciates the main lines for the same reason—that is, an average of two.

With respect to Mr. Banks' comment on salvage value in Costing Order R-6313, I point out that the portion of the costing order to which he referred deals with branch lines which are intended to go out of business and are being run in an out-of-business fashion, and for that reason I ignored that portion of the costing order.

The other two areas Mr. Banks mentioned, transit and NAR grain, were calculated on a residual ratio basis and, therefore, the changes in those numbers came about because of the changes in the other numbers.

For the most part, even in this area, we are not in disagreement with the mathematical or statistical methodology, but rather our disagreements fall more into the area of judgment as to what we are costing, how we have specified the problem and, to some extent, judgment—which is always risky—as to what the government intended to do when it did certain things.

Lastly, I should point out that in the process I described earlier, of going from my numbers to Doctor Gilson's, to the numbers in Bill C-155, the normalization of roadway maintenance and the capital costs of branch line assets purchased with government rehabilitation funds both have been correct—well, let me restate that. "Correct" is the wrong word. My position was rejected by Gilson and was not incorporated in Bill C-155. The difference of \$35 million that Mr. Banks mentioned is between my original numbers and his calculation and not between the numbers which are now in Bill C-155 and his calculation. In fact, Bill C-155 incorporates his views rather than mine.

*[Traduction]*

**M. Snaveley:** J'aimerais répondre à ce qu'a dit M. Banks; il a défini correctement les points sur lesquels nous ne sommes pas d'accord, à l'exception de la contribution au coût du capital. Je voudrais signaler aux honorables sénateurs que deux de ces secteurs, c'est-à-dire la normalisation de l'entretien des voies et le coût du capital des embranchements, s'apparentent aussi aux opinions plutôt qu'aux faits, en ce sens que mon analyse de ces questions était fondée sur mon opinion au sujet du genre de système dont j'évaluais le coût et de ce que le gouvernement comptait faire en prenant certaines décisions.

M. Banks conteste mon opinion, mais il ne s'agissait pas d'introduire des chiffres dans un ordinateur et d'en obtenir une réponse fondée sur une formule; il s'agissait, je pense, d'une question de jugement.

Sur le troisième point, celui de la dépréciation des embranchements, je suis d'accord en gros avec MM. Banks et Edsforth, en ce sens que les embranchements durent de toute évidence plus longtemps que les lignes principales; par conséquent, lorsqu'on calcule la dépréciation moyenne de l'ensemble du réseau, c'est-à-dire des lignes principales et des embranchements, on exagère la dépréciation des embranchements. Cependant, de la même façon, les méthodes utilisées minimisent la dépréciation des lignes principales, parce que la moyenne n'est calculée qu'à partir de deux éléments.

En ce qui concerne le commentaire de M. Banks sur la valeur de récupération mentionnée dans l'ordonnance R-6313 sur les coûts, je tiens à souligner que les dispositions de l'ordonnance dont il a parlé portent sur les embranchements qui doivent être mis hors service et qui sont exploités en conséquence; c'est pour cette raison que je n'en ai pas tenu compte.

Les deux autres points soulevés par M. Banks, les coûts de transport des grains en transit et les coûts de transport des grains acheminés par la N.A.R. ont été calculés sur une base résiduelle; ces données ne sont donc pas les mêmes en raison des modifications apportées aux autres chiffres.

En général, même sur ce point-ci, nous n'avons pas de divergence d'opinion à propos de la méthode de calcul utilisée; nos divergences portent plutôt sur des questions de jugement comme les coûts de nos opérations, la façon dont nous avons présenté le problème et, dans une certaine mesure—c'est un domaine toujours très délicat—ce que le gouvernement cherchait à accomplir en introduisant certains changements.

En dernier lieu, je voudrais préciser que dans le processus que j'ai décrit plus tôt, en établissant une comparaison entre mes données et celles de M. Gilson, c'est-à-dire les chiffres du projet de loi C-155, la normalisation des frais d'entretien des embranchements et les coûts en capital des valeurs actives des voies secondaires acquises grâce aux subventions accordées par le gouvernement dans le cadre du programme de remise en état des chemins de fer sont exacts—ou plutôt non. L'expression «exact» est mal choisie. Ma position a été rejetée par M. Gilson et n'est pas reflétée dans le projet de loi C-155. La différence de 35 millions relevée par M. Banks se situe entre les chiffres que j'ai donnés à l'origine et ses calculs et non pas entre les chiffres qui figurent dans le projet de loi C-155 et ses



[Text]

**Senator Olson:** For a long time I have had a problem in dealing with railway cost accounting. You come to the conclusion that with variable costs, whether you include return on capital or capital costs or not, railways lose money hauling grain.

**Mr. Snavelly:** Yes.

**Senator Olson:** Yet, in the latter part of the sixties and I believe all through the seventies, if they were losing money, how is it that, in all those years when they carried a high volume of grain, they showed a higher net profit than in the years they did not. I am not saying that is exactly true, but it is generally true for all those years. The more grain they hauled, depending on their markets, their profits showed up—if it was a loss—even on the variable cost, however you define them. I wonder how you square those two factors.

**Mr. Snavelly:** I have seen the tabulation which leads to your conclusion or your statement.

**Senator Olson:** It leads to suspicion.

**Mr. Snavelly:** Without having made a detailed analysis, I think they can be squared, potentially, in two ways. First, you have to ask the question: In those years when grain volumes were high, what was the rest of the economy like and what else did the railways do? I am not sure whether grain was cyclical or counter-cyclical. In any event, if grain volumes were high in the same years that the rest of the economy was very good and other traffic was moving at high volumes, in effect, the gains from the other traffic were causing the increase in profits and not the carriage of grain.

Second—and I do not want to get into deep technical detail, variable costs, as designed by Cost Order R-6313—Mr. Banks, Mr. Edsforth and I each used that term—reflect what we call the long-run or long-term variable costs. They are costs that vary over rather a lengthy period of time with changes in volume.

There is also something known as short-run variable costs.

**Senator Olson:** Does that mean that your variable costs are not specific to the year under examination?

**Mr. Snavelly:** The short answer is: Yes, sir, they are not specific to the year that is under examination; rather, they are developed from data for that year.

Let me give you an example. If we have a total of \$100, and someone finds that \$80 of that is variable, that does not mean that that cost will vary instantaneously with the change in

[Traduction]

calculs. En fait, le projet de loi C-155 tient compte de sa position et non de la mienne.

**Le sénateur Olson:** La question de la comptabilisation des coûts des sociétés ferroviaires m'a toujours posé des problèmes. En arrivez-vous à la conclusion que la méthode des coûts variables, que vous teniez compte ou non du rendement des capitaux, fait perdre de l'argent aux sociétés ferroviaires qui assurent le transport des céréales?

**M. Snavelly:** Oui.

**Le sénateur Olson:** Toutefois, à la fin des années 60 et, si je ne m'abuse, au cours des années 70, si les sociétés perdaient de l'argent, comment se fait-il que pendant toutes les années où elles ont acheminé une grande quantité de céréales, elles ont réalisé des profits supérieurs à ceux enregistrés au cours des années où elles ont transporté moins de céréales? Ce n'est peut-être pas tout à fait juste mais c'est ce qui s'est produit pendant toutes ces années. Plus elles transportaient de céréales, suivant leurs marchés, plus leurs profits augmentaient—si elles ont enregistré des pertes—même avec la méthode des coûts variables, quelle que soit la définition que vous leur donnez. Je me demande comment vous pouvez expliquer ces deux facteurs.

**M. Snavelly:** J'ai vu le tableau qui vous amène à cette conclusion.

**Le sénateur Olson:** Il soulève des doutes.

**M. Snavelly:** Sans en avoir fait une analyse approfondie, je crois que ces deux facteurs peuvent s'expliquer de deux façons. Premièrement, il faut se poser la question suivante: pendant les années où les volumes des expéditions de grains étaient élevés, comment se portaient les autres secteurs de l'économie et dans quelles autres activités les sociétés ferroviaires étaient-elles engagées? Je ne sais pas si l'industrie des céréales évoluait en fonction de la conjoncture économique. De toute façon, si les volumes des expéditions de céréales étaient élevés alors que la conjoncture économique était favorable et que l'on expédiait aussi d'autres quantités importantes de marchandises, ce sont, en fait, les profits découlant des autres secteurs qui faisaient augmenter les profits et non pas les volumes des expéditions de grains.

Deuxièmement, et je ne veux pas entrer dans des détails trop techniques—les coûts variables, définis dans l'évaluation R-6313—M. Banks, M. Edsforth et moi-même utilisons cette expression—représentent ce que nous appelons les coûts variables à long terme. Il s'agit de coûts qui varient sur plusieurs années en fonction des changements enregistrés dans les volumes.

Il existe également des coûts variables à court terme.

**Le sénateur Olson:** Ainsi, les coûts variables que vous nous donnez ne s'appliquent pas à l'année étudiée?

**M. Snavelly:** Pour être bref: oui, sénateur, ils ne s'appliquent pas à l'année qui fait l'objet de l'examen; ces coûts ont été calculés à partir de données correspondant à cette année.

Laissez-moi vous donner un exemple. Nous avons un total de \$100, et l'on découvre qu'il y en a \$80 qui sont «variables»; cela ne veut pas dire que les coûts varieront automatiquement



*[Text]*

volume but, rather, over time, as the system fully adjusts or adapts to that change in volume, it will vary.

In a given year, you can have a very high volume of traffic. You can run your fleet into the ground doing only the maintenance necessary to keep it operating. You can take, say, a 20 per cent increase in volume and not increase the size of your locomotive fleet for a year, but you cannot do that consistently year in and year out because you have to shop your locomotives for heavy maintenance and so forth. Therefore, in due course, if you maintain that 20 per cent increase in volume, you will have to buy additional locomotives. Initially, you may be able to consolidate a lot of that volume into existing trains and you may not have to expand your capacity. You may not have to work your shops longer, but, if you did that consistently at the higher volume, then over a period of years your expenses would go up because of the volume.

To answer your question, when grain hits peak volumes which are above the average, generally, the railway is hauling that grain and is not incurring the expenses of hauling that grain in that year. If the volume stayed at the same level, then additional expenses would be incurred and would show up in this longer-term concept with which we deal.

**Senator Olson:** Thank you.

**Senator Steuart:** I will now represent the least expert individual you have ever faced. I was once a member of a jury on a murder trial. We were trying a poor individual for murder and had evidence from five psychiatrists. Two of them said he was crazy; two of them said he was sane; and the fifth one got so confused that the jury almost recommended that the prisoner go free and that we hang the fifth psychiatrist. I am not suggesting that should apply to you since there are only three of you. To say the least, I am confused and I have a couple of questions for you in the hope that you will lessen my confusion.

I would direct my first question to Mr. Snavelly. Is it a fact that the cost of capital contained in Bill C-155 comes in much lower than what the railways asked for, much lower than you, Mr. Snavelly, recommended, but considerably higher than Mr. Banks recommended?

**Mr. Snavelly:** Yes, that is correct. It is, roughly, 5 percentage points from my recommendation. My recommendation took into account the CTC's commercial traffic cost of capital.

Thinking back to 1975, I believe the railways would argue that a 30 per cent pre-tax return would be a more proper number. The number in the bill is approximately 20 per cent which is 5 to 10 percentage points less than my recommendation or the railways' recommendation. I think that Mr. Banks for CP recommended 15 per cent, so it is 5 percentage points

*[Traduction]*

en fonction du volume d'activité. Au contraire, au fur et à mesure que le système s'adapte complètement aux changements enregistrés dans le volume d'activité, les coûts varient.

Le volume d'activité, au cours d'une année donnée, peut être très élevé. Vous pouvez utiliser vos wagons à fond et ne faire que les réparations nécessaires pour les garder en service. Vous pouvez absorber une augmentation de, disons, 20 p. 100 dans votre volume d'activité et garder le même nombre de wagons pendant un an; toutefois, vous ne pouvez le faire systématiquement d'une année à l'autre parce que vous devez faire subir de gros travaux de réparation à vos wagons, etc. En conséquence si vous maintenez cette augmentation de 20 p. 100 dans votre volume d'activité, vous devrez à la longue acheter des wagons supplémentaires. Vous pourrez peut-être, au début, utiliser vos wagons actuels pour transporter cet excédent de marchandises, sans être obligé d'en augmenter le nombre. Vous devrez peut-être prolonger les heures de travail de vos ateliers de réparation mais, si vous maintenez systématiquement ce même rythme, vos dépenses augmenteront dans quelques années en raison du volume d'activité.

Pour répondre à votre question, lorsque les volumes d'expédition atteignent des niveaux qui sont très supérieurs à la moyenne cela ne veut pas dire que les dépenses occasionnées par le transport de ce grain augmenteront au cours de cette même année. Mais si le volume se maintient au même niveau, les dépenses augmenteront et figureront dans ce concept de long terme dont nous traitons.

**Le sénateur Olson:** Merci.

**Le sénateur Steuart:** Vous allez maintenant faire face au plus profane des spécialistes en la matière. J'ai déjà fait partie d'un jury chargé d'étudier une affaire de meurtre. Nous devions juger un pauvre malheureux qui était accusé de meurtre et nous avons entendu les témoignages de cinq psychiatres. D'après deux des psychiatres cet individu était fou alors que deux autres jugeaient qu'il était sain d'esprit; le cinquième était tellement perdu que le jury a presque recommandé de remettre en liberté le prisonnier et de faire pendre le psychiatre. Cela ne s'applique pas à votre cas, puisque vous n'êtes que trois. Tout ceci pour vous dire que je suis un peu perdu et que j'ai quelques questions à vous poser dans l'espoir que vous m'aiderez à mieux comprendre la situation.

Ma première question est destinée à M. Snavelly. Est-il vrai que le coût du capital dans le projet de loi C-155 est très inférieur au coût demandé par les sociétés ferroviaires, très inférieur au coût que vous avez vous-même recommandé, mais très supérieur au coût recommandé par M. Banks?

**M. Snavelly:** Oui, c'est exact. En gros, il est supérieur dans une proportion de 5 p. 100 au coût que j'ai recommandé. J'ai tenu compte, dans ma recommandation, du coût du trafic commercial de la Commission canadienne des transports.

Si l'on compare la situation à ce qu'elle était en 1975, je crois que les sociétés ferroviaires seraient d'avis qu'un bénéfice avant impôts de 30 p. 100 serait beaucoup plus exact. Le chiffre qui figure dans le projet de loi est de 20 p. 100 environ, chiffre qui est inférieur dans une proportion de 5 à 10 p. 100 à celui que j'ai recommandé ou à celui que les sociétés ferroviai-

*[Text]*

lower than his figure. It is virtually equal, within one or two percentage points, to the number Mr. Edsforth put forward for CP Rail.

Mr. Banks and Mr. Edsforth treat Canadian National separately because it is a government agency. I chose to look at it as an equivalent of a private industry, so they have an even lower number for Canadian National than I do.

I allowed for income tax for Canadian National on the grounds that I was costing a viable railway system making a profit. That was the objective. They did not because Canadian National, in fact, does not pay income taxes.

The figure contained in the bill is mid-way between the various judgments. I think, in the final analysis, that is how we have to label them. The railways, CTC, myself, Mr. Banks and Mr. Edsforth have come up with a judgment on what is an appropriate cost of capital.

**Senator Steuart:** The same is true in the reverse as regards the contribution suggested in regard to constant costs?

**Mr. Snavelly:** I think, in fact, the numbers are slightly different. If Mr. Banks will lead from the zero contribution up to something, I think he will find that the relative range is about the same. The railways, again, presented an argument before Dr. Gilson that a 35 per cent contribution was appropriate.

I actually created a range and said that anything within that range meets my requirements. I picked a particular number because I felt obligated to do so. I more or less said that that was a negotiable range. The 20 per cent that is in the bill, again, is below the railways and myself, and it is above what Mr. Banks and Mr. Edsforth would allow as a contribution. Without getting precise numbers, I believe it is somewhere near midway. But if Mr. Banks will move off zero and go to something, then I can get it near midway; but if he is going to stay at zero, it is not midway.

**Mr. Banks:** May I respond to that, Mr. Chairman? I described the zero contribution approach merely to stress that, if there were absolutely no contribution allowed by the terms of Bill C-155, the railways would still be substantially better off than they are under the current statute, because they would completely recover their variable costs and they would have broken the Crow.

**Senator Steuart:** I have only one further question, because I know that Senator Roblin has 27 pages of questions, and we can hardly wait to hear them.

**Senator Roblin:** You show remarkable restraint.

*[Traduction]*

res ont recommandé. Je crois que M. Banks a recommandé que les coûts soient fixés à 15 p. 100 dans le cas du Canadien Pacifique, ce qui correspond à 5 p. 100 de moins. Il se rapproche, dans une proportion de un ou de deux points, au pourcentage proposé par M. Edsforth pour le Canadien Pacifique.

MM. Banks et Edsforth ne mettent pas le Canadien National sur le même pied puisqu'il s'agit d'une société d'État. Je la considère plutôt comme l'équivalent d'une société privée, de sorte que les chiffres qu'ils donnent pour le CN sont encore inférieurs aux miens.

J'ai tenu compte des impôts du Canadien National parce qu'il s'agit d'une société ferroviaire viable qui réalise des profits. C'était là mon but. Ils ne l'ont pas fait parce que le CN, en fait, ne paie pas d'impôts.

Les chiffres qui figurent dans le projet de loi se situent à mi-chemin entre les diverses propositions. Je crois, en dernière analyse, que c'est ainsi qu'il faut les qualifier. Les sociétés ferroviaires, la Commission canadienne des transports, moi-même, M. Banks et M. Edsforth avons convenu d'un coût du capital que nous jugeons satisfaisant.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce que l'inverse est également vrai pour ce qui est de la contribution proposée à l'égard des coûts en dollars constants?

**M. Snavelly:** Je crois, en fait, que les chiffres sont légèrement différents. Si M. Banks accepte de fixer une contribution supérieure à zéro, je crois qu'il trouvera que la marge, relativement parlant, sera à peu près la même. Encore une fois, les sociétés ferroviaires ont fait valoir à M. Gilson qu'une contribution de 35 p. 100 était jugée satisfaisante.

J'ai mis au point une marge et j'ai dit que je jugerais satisfaisant n'importe quel chiffre situé dans cette marge. J'ai choisi un chiffre précis parce que je me sentais obligé de le faire. J'ai plus ou moins dit que cette marge était négociable. La contribution de 20 p. 100 que propose le projet de loi est, encore une fois, inférieur à celle que les sociétés ferroviaires et moi-même avons proposé mais supérieure au plafond que MM. Banks et Edsforth autoriseraient comme contribution. Je n'ai pas de chiffres précis, mais je crois qu'elle se situe à mi-chemin. Si M. Banks accepte de fixer une contribution supérieure à zéro, je peux peut-être le rencontrer à mi-chemin; s'il refuse, l'écart demeurera grand.

**M. Banks:** Puis-je répondre à cette question, monsieur le président? J'ai parlé de contribution nulle tout simplement pour démontrer que s'il n'y avait aucune contribution autorisée en vertu du projet de loi C-155, les sociétés ferroviaires se trouveraient dans une bien meilleure posture qu'à l'heure actuelle, parce qu'elles récupéreraient la totalité des coûts variables et dépasseraient ainsi le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

**Le sénateur Steuart:** Je n'ai qu'une seule autre question parce que je sais que le sénateur Roblin a 27 pages de questions à vous poser, que nous avons tous hâte d'entendre.

**Le sénateur Roblin:** Vous faites preuve d'une grande retenue.



[Text]

**Senator Steuart:** I am waiting to hear what you have to say, Senator Roblin. I understand our three witnesses are experts and are three Americans.

**Mr. Edsforth:** I was originally Canadian.

**Senator Steuart:** What is the situation in the United States? Is it comparable?

**Mr. Banks:** Senator, I believe I can answer that question, at least in general terms. The grain which is carried at compensatory rates in the western district of the United States, according to the latest data that is available, which is for the year 1980, moves at a ratio of revenue to variable cost which is in the vicinity of 1.90 to one; that is to say, the railways recover their variable costs in full and they recover an amount almost double that to contribute to their overhead burden and profit.

**Senator Steuart:** I am not sure that I understand. Are you suggesting that it is comparable to what they receive down there? Mr. Snavely referred to other commodities, in attempting to ascertain what the marketplace would call for. I am not sure that I even compare our situation, or even the discipline in the marketplace. Literally, the railways have no competition when it comes to moving bulk commodities, certainly out of the prairies.

**Mr. Snavely:** There are several things to be said, in an attempt to clarify what Mr. Snavely said, if it is not clear. There is some translation that has to be done. Under the bill the railways will receive as compensation 1.2 times the variable costs, in purely simple terms. In the case of cost to capital, I do not believe that the 1.9 number is adjusted for cost to capital. The way it is done, the 1.90 is probably equal to something like 1.4 times variable costs or perhaps slightly lower or perhaps slightly higher. I am not sure of the number. However, I think Mr. Banks will agree, with regard to his work with the U.S. railways that, if you put all of the costing on a comparable basis, it shows a ratio of revenue to variable cost that would not be significantly different from, and certainly not significantly less than, the 1.2 that the bill provides.

**Mr. Banks:** The facts as I understand them are that the ratio between revenue and cost, which obtains for the carriage of grain by rail in the United States, is, if anything, higher than that which is set forth in Bill C-155.

**Senator Steuart:** I have a further question. Do they have an open market? Are they regulated by any government agency?

**Mr. Banks:** We are in a state of transition. Until 1980 the rates in the United States were fully regulated, as though the railways were common carriers. A statute was passed in that year called the Standards Rail Act which significantly reduces but does not completely eliminate the amount of regulation.

**Senator Steuart:** I hope they do not end up like the airways.

**Senator Roblin:** I am glad that Senator Steuart got in first, because he cut four questions off my list. However, I appreciate the points that he made. I first was introduced to the

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** J'ai hâte de savoir ce que vous avez à dire, sénateur Roblin. Nos trois témoins sont des spécialistes en la matière et sont Américains.

**M. Edsforth:** Je suis d'origine canadienne.

**Le sénateur Steuart:** Quelle est la situation aux États-Unis? Se compare-t-elle à la nôtre?

**M. Banks:** Sénateur, je crois pouvoir répondre à cette question, au moins en termes généraux. Les céréales qui sont acheminées à des taux compensatoires dans l'Ouest américain, d'après les dernières données, soit pour l'année 1980, sont expédiées suivant un rapport revenu/coût variable d'environ 1,90 pour 1; les sociétés ferroviaires récupèrent tous leurs coûts variables et touchent des revenus qui représentent presque le double de ces coûts et qui englobent les frais généraux et les profits.

**Le sénateur Steuart:** Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris. Voulez-vous dire que ce montant est comparable à ce qu'elles touchent là-bas? M. Snavely a fait allusion à d'autres produits pour essayer de décrire les besoins du marché. Je ne crois pas être en mesure de comparer notre situation sur le marché. A proprement parler, les sociétés ferroviaires ne font face à aucune concurrence lorsqu'il s'agit de transporter des produits en vrac, notamment à l'extérieur des Prairies.

**M. Snavely:** Il y a plusieurs choses à dire pour essayer de clarifier les propos de M. Snavely. Il faut, dans une certaine mesure, interpréter les faits. En vertu du projet de loi, les sociétés ferroviaires recevront, pour simplifier, des indemnités totalisant 1,2 fois les coûts variables. En ce qui concerne les coûts du capital, je ne crois pas que le chiffre de 1,9 soit ajusté en fonction du coût du capital. Il correspond probablement à 1,4 fois les coûts variables ou à un pourcentage légèrement supérieur ou inférieur à ce chiffre. Je ne suis pas certain du chiffre. Toutefois, je crois que M. Banks conviendra, compte tenu de son expérience des sociétés ferroviaires américaines, que si l'on compare tous les coûts, le rapport revenu/coûts variables serait considérablement différent au 1,2 que prévoit le projet de loi, sans lui être considérablement inférieur.

**M. Banks:** D'après ce que je crois comprendre, le rapport revenu/coût, qui s'applique au transport de céréales par train aux États-Unis, est plutôt supérieur à celui que propose le projet de loi C-155.

**Le sénateur Steuart:** J'ai une autre question. Leur marché est-il soumis à des contraintes? Sont-ils réglementés par un organisme gouvernemental?

**M. Banks:** Nous sommes en cours de transition. Jusqu'en 1980, les taux aux États-Unis étaient complètement réglementés, comme si les sociétés ferroviaires étaient des entreprises de transport public. Ils ont adopté cette année-là une loi intitulée la Standard Rail Act, qui réduit de façon considérable, sans toutefois éliminer, la réglementation.

**Le sénateur Steuart:** J'espère qu'ils ne se sont pas retrouvés dans la même situation que les compagnies aériennes.

**Le sénateur Roblin:** Je suis heureux de voir que le sénateur Steuart vous a posé cette question en premier, puisqu'il m'a permis d'en supprimer quatre de ma liste. Toutefois, je suis



## [Text]

complexity of railway cost accounting, particularly with respect to the Crow—goodness gracious, was it 20 years ago? I thought it was pretty difficult then. I'm afraid I have not seen much to make me think it is not pretty difficult now. You have posed us quite an exercise, Mr. Chairman, in trying to digest this barrage of facts that we have had, and I hope that in my questions you can bring me back to the straight path.

I am not really trying to prove anything in particular in my questions. I take it for granted that the bill, on the whole, has a good purpose—namely, to make sure that grain, together with other commodities, moves in western Canada in the most efficient way possible in a manner that is adequate to take care of the volume of goods that are offered. I add to that the proposition that the people who move the grain are entitled to a fair price for what they do. That I believe is common ground with most of us. But when you see substantial differences of opinion with respect to what those costs of moving grain are, from three very reputable and well established makers of opinion and providers of facts in this case, it stimulates curiosity. That is why I am happy to see these gentlemen here.

According to the sheet that I have in front of me, the Snavelly study for 1980 gave a price of variable costs which was \$90 million more than the Travacon one, and \$110 million more than the Banks one. The escalation of the prices between 1980 and 1981, as shown in Pepin's ultimate figures, increases even Snavelly by \$140 million—which, I suppose, contains a very considerable element of inflation. The figure of \$140 million seems a remarkable increase in approximately a 12-month period over the relatively high figures that Mr. Snavelly has given us. Someone may wish to comment on that.

Going back to the variable costs, it is important for me to realize that variable costs include a good deal more than the train moving around and the crew that moves it. They include depreciation, certainly on branch lines. Whether there is any element of depreciation on the main line, I do not know. Apparently there is, as I see that the witness nods his head. So variable costs, contrary to my first approach to this matter, do include depreciation; and they include the cost of capital, and also, of course, all of the other matters that go into them.

That makes me wonder about constant costs. I will come back to that in a moment. First I want to ask some question on this whole idea of the cost of capital as included in the variable costs of running a railway. I take it that the cost of capital covers capital supplied by way of money borrowed, capital supplied by way of retained earnings, and possibly capital supplied by the shareholders through the sale of common shares. So it covers all forms of capital. I do not know what the ratio is in the CPR, whether or not borrowed money is 50/50 with equity capital, but what puzzles me is this: We are talking about rate of return on capital, including these variable costs, of 25 per cent if you are on the high side, and somewhat less if you are on the low side, and that is the price not only of

## [Traduction]

heureux qu'il ait soulevé ce point. Je me suis rendu compte de la complexité du système de comptabilisation des coûts des sociétés ferroviaires, notamment en ce qui concerne le Pas du Nid-de-Corbeau—mon Dieu, il y a déjà vingt ans. Le système était déjà très compliqué à l'époque. J'ai peur qu'il le soit encore aujourd'hui. Vous nous avez fait faire un véritable exercice, monsieur le président, en nous demandant d'assimiler tous ces faits, et j'espère que mes questions vous permettront de me ramener sur la bonne voie.

Je n'essaie pas de prouver quoi que ce soit par mes questions. J'ai pris pour acquis que le projet de loi, dans l'ensemble, visait à atteindre un but important—c'est-à-dire, faire en sorte que les céréales, ainsi que les autres produits, circulent dans l'ouest du Canada de la façon la plus efficace qui soit, en ayant recours à des moyens suffisants. Je voudrais ajouter à cela que les gens qui s'occupent d'assurer le transport des céréales devraient être raisonnablement rémunérés pour les services qu'ils rendent. Je pense que c'est le cas pour la plupart d'entre nous mais quand on constate d'importantes divergences d'opinion sur la nature des coûts du mouvement du grain, opinions de trois observateurs très fiables et réputés, il y a de quoi s'interroger. C'est pourquoi je suis heureux de voir qu'ils sont ici présents.

D'après le document que j'ai sous la main, l'étude Snavelly de 1980, les coûts variables sont de 90 millions supérieurs à ceux que fournit l'étude Travacon, et de 110 millions supérieurs à ceux de l'étude Banks. La montée des prix de 1980 à 1981, comme le montrent les dernières données de M. Pepin, ne font augmenter les chiffres de l'étude Snavelly que de 140 millions de dollars; et même là il me semble que la part de l'inflation est fort considérable. Ce chiffre de 140 millions représente une augmentation remarquable sur une période de douze mois, compte tenu des chiffres assez élevés que M. Snavelly nous a fournis. Quelqu'un veut peut-être se faire entendre à ce sujet.

Pour revenir aux coûts variables, il importe de souligner que les coûts variables incluent beaucoup plus d'éléments que le transport ferroviaire et l'équipe qui l'effectue. Ils incluent l'amortissement dans le cas des embranchements. Je ne sais pas cependant si l'on tient compte de l'amortissement pour les réseaux principaux. On me fait signe que oui. Les coûts variables, contrairement à ce que j'avais d'abord pensé, incluent donc l'amortissement, ainsi que le coût du capital et bien sûr tous les autres éléments qui s'y rattachent.

Ce qui m'amène à m'interroger au sujet des coûts constants. J'y reviendrai dans un moment. D'abord, je veux poser quelques questions sur cette conception de l'intégration des coûts du capital aux coûts variables d'exploitation d'un chemin de fer. Il me semble que le coût du capital inclut les capitaux fournis par voie d'emprunts, bénéfices non répartis, et peut-être aussi le capital obtenu auprès des actionnaires par la vente d'actions ordinaires. Il s'agit donc d'un capital diversifié. Je ne sais pas quel en est le pourcentage au CP, si l'argent emprunté représente la même part que les capitaux propres. Voici ce qui me chiffonne: il est question d'un taux de rendement du capital, coûts variables compris, de 25 p. 100, si l'on est optimiste, et un peu inférieur si l'on est plutôt pessimiste; et il

[Text]

the money you borrow but of all the other capital in the company. So if it is 20 per cent in this bill and the railway goes out and borrows money—in the case of the CNR I believe it is at 12 per cent or 13 per cent and the CP is not much different, I should imagine—it means that with respect to the other forms of capital in the country, they not only get the 20 per cent that is allocated to them, but they pick up the saving, the difference between the cost of borrowed money and the 20 per cent.

Is that assumption right or wrong? I see Mr. Snavelly shaking his head. Put me right on that.

**Mr. Snavelly:** Let me see if I can explain this very simply: You are correct that the capital we speak of includes all forms of capital; borrowed, retained earnings and that which is acquired through additional sales of shares. The borrowed capital we referred to as debt capital. The retained earnings and additional sales of shares we refer to as equity capital. Very simply, the equity capital, because it has a higher risk than the debt capital, will require a greater return.

Let us assume that I can borrow money for 13 per cent because, for no other reason, debt has a senior position in the company's financial structure to equity. As you know, when a company is bankrupt, the debt is ahead of the equity shareholder in any proceeds of the sale of property. If debt is 12 or 13 percent, then equity is some number larger than that. It may be three, four or five percentage points. So then we have two return numbers: One for debt and one for equity, and we weight those according to their position in the capital structure. We do not assume that the particular investment came from all equity or all debt; we assume it is the same as the average.

**Senator Roblin:** Then what you are telling me is that the 20 per cent improves the variation—

**Mr. Snavelly:** It is a weighted average between the debt and the equity.

The other point that has to be made, just so we understand each other, is before-tax and after-tax capital ratios. As you know, earnings on equity capital are subject to income taxes. Debt payments are not. Interest payments are tax deductible. If I have \$10 of interest payments and \$20 that I must get to my equity shareholder in one form or another, I have to earn more than \$30 to do that. The \$10 that I earn for the interest payment takes care of itself. However, to get \$20 to my equity shareholder, in essence, at the statutory rate or at the margin, I have to earn \$40 so that, after I pay 50 per cent of that in taxes, I still have \$20 left over to give to the equity shareholder.

When we talk about 25 or 20 per cent, it is what I refer to as a pre-tax cost of capital. It includes in that percentage an amount which will go to income taxes. In other words, if you earn 25 per cent pre-tax, you will then have enough money to

[Traduction]

s'agit là du prix non seulement de l'argent emprunté mais de tous les capitaux dont dispose la compagnie. Ainsi, s'il est question de 20 p. 100 dans le projet de loi et que la compagnie de chemins de fer emprunte de l'argent, je pense que dans le cas du CN il s'agit d'un taux de 12 p. 100 ou 13 p. 100, taux qui ne doit pas être bien différent dans le cas du CP, il faut en conclure qu'en ce qui concerne d'autres formes de capital au pays, non seulement elle obtient les 20 p. 100 qui lui sont attribués, mais elle perçoit aussi l'économie, la différence qu'il y a entre le coût de l'argent emprunté et ce taux de 20 p. 100.

Cette hypothèse est-elle juste ou fausse? Je vois M. Snavelly hocher la tête. Éclairiez ma lanterne, s'il vous plaît.

**M. Snavelly:** Voyons si je peux exposer les choses très simplement. Vous avez raison de dire que le capital en question inclut toutes sortes d'éléments. Qu'il s'agit d'argent emprunté, de bénéfices non répartis ainsi que du produit de la vente d'actions. Le capital emprunté constitue une dette. Les bénéfices non répartis et les ventes supplémentaires d'actions que nous appelons capitaux propres. Très simplement, les capitaux propres, parce qu'ils comportent davantage de risques que le capital d'endettement, nécessitent un rendement supérieur.

Supposons que je peux emprunter de l'argent à 13 p. 100, pour une raison ou une autre, dans la structure financière de la société, la dette a priorité sur les capitaux propres. Comme vous le savez, quand une compagnie est déclarée faillie, la dette prime sur le capital-actions dans toute transaction visant la vente de la propriété. Si la dette est de 12 ou de 13 p. 100, les capitaux propres lui sont bien supérieurs. Ils peuvent être de deux, trois, quatre ou cinq points supérieurs. C'est ainsi que nous avons deux données de rendement: l'une pour la dette et l'autre pour l'avoir, et nous les pondérons selon leur place dans la structure du capital. Nous ne supposons pas que l'investissement donné provient entièrement de l'avoir ni entièrement de la dette, nous supposons qu'il est sensiblement le même.

**Le sénateur Roblin:** Vous êtes en train de me dire que ce taux de 20 p. 100 améliore la marge...

**M. Snavelly:** C'est une moyenne pondérée de la dette et de l'avoir.

L'autre point qu'il faut bien faire valoir, pour que nous nous comprenions bien, c'est l'existence des taux de rendement du capital avant impôt et après impôt. Comme vous le savez, les gains réalisés au titre du capital propre sont assujettis à l'impôt. Les paiements effectués pour le service de la dette ne le sont pas. Les paiements d'intérêt sont déductibles aux fins d'impôt. Si j'ai à effectuer des versements d'intérêts de \$10 et fournir \$20 à mes actionnaires, il me faut gagner plus de \$30. Ces \$10 que je gagne pour m'acquitter du paiement des intérêts ne posent pas de problème. Toutefois, pour toucher les \$20 qu'il me faut pour mes actionnaires, au taux réglementaire ou à la marge, il me faut gagner \$40 pour que, après avoir payé 50 p. 100 de ce montant en impôts, je dispose encore de \$20 à remettre aux actionnaires.

Ces 25 p. 100 ou 20 p. 100 sont ce qu'on appelle le coût du capital avant impôt. Ce pourcentage inclut une somme qui sera versée au fisc. Autrement dit, si vous avez un rendement avant impôt de 25 p. 100, vous aurez de quoi payer vos intérêts, une



## [Text]

pay your interest, pay half of the remaining dollars to the equity shareholder and the balance to the federal government in income taxes. The 25 per cent pre-tax is really something like a 15 or 16 per cent after-tax cost of capital. Therefore, even if the company earned its pre-tax cost of capital and you looked at its rate of return after taxes, that 25 per cent would be 15 per cent or some number like that.

**Mr. Banks:** Senator, may I supplement what Mr. Snavelly said, without disagreeing with any of it: There is one fact that is very significant that he did not advert to and that is that your question postulated that the cost of capital was the same to Canadian National as it was to Canadian Pacific. That, in fact, is built into the calculations made by Mr. Snavelly, and it is one of the important differences between Mr. Edsforth and me on the one hand, and Mr. Snavelly on the other, because Mr. Edsforth and I have assumed that the cost of capital to Canadian National is the same as the cost of capital to the Canadian government because that is where Canadian National gets the vast majority of its funding. That assumption was not built into Mr. Snavelly's numbers, but somehow it crept into your question as I heard it.

**Senator Roblin:** Yes, I am glad you made that point. The last time I saw anybody from the Canadian National Railway in this committee room, we were being asked to write off two or three hundred million dollars worth of their debt. That is the culmination of writing off their debt since 1920, I guess. Their cost of capital is a highly variable concept, I would suggest. I must say I have some sympathy with the idea that it is not quite correct to attribute the same cost of capital to both companies, because when the bottom line is drawn, it is obvious that they operate under different propositions.

However, I assume that you have worked out your case based on what is necessary to keep the CPR in good shape, because if that is done, presumably the CNR will follow suit, even though there may be a few million dollars sloshing around in their treasury which one might raise an eyebrow at.

Let us get to this question of the cost of money, because that is, as I see it, probably one of the major items of difference between these three gentlemen here. Going back to the concept of risk, I wonder whether the risk that the railway runs of going broke, which was the main item that was specified in the discussion, has not now been eliminated. I would suspect that, with the Crow gap, with or without the contribution to constant costs, the element of risk in moving grain is now substantially less than what it was before the Crow gap was proposed to be made up. The argument that there is a risk that the grain will not be moved is, I suppose, theoretically correct, but in terms of experience over the past little while, it does not seem probable. In fact, everyone is expecting that the volumes will improve, not diminish. Although I have to agree with those who say you cannot guarantee that, on the basis of probabilities I would think that the risk to the railways involved in the movement of grain will be a great deal less after this bill comes in than it was before, and I would like to see that diminished risk reflected in the considerations of the capital cost. Am I wrong in expecting that to happen?

## [Traduction]

moitié du solde à l'actionnaire et l'autre au gouvernement fédéral sous forme d'impôts sur le revenu. Le taux de 25 p. 100 avant impôt est en réalité plutôt un coût de capital après impôt de 15 ou 16 p. 100. Par conséquent, même si la compagnie gagne son coût du capital avant impôt, si vous vérifiez son taux de rendement après impôt, ce taux de 25 p. 100 descend aux environs de 15 p. 100.

**M. Banks:** Monsieur le sénateur, je voudrais ajouter aux propos de M. Snavelly, sans rien contester cependant: Il est un fait très important dont il n'a pas parlé; il s'agit de votre question sur l'équivalence du coût du capital au CN et au CP. C'est implicite dans les calculs de M. Snavelly, et c'est un important point de divergence entre M. Edsforth et moi d'une part, et M. Snavelly d'autre part, parce que M. Edsforth et moi supposons que le coût en capital du CN est identique à celui du gouvernement canadien parce que c'est de là que vient la majeure partie du financement du CN. Cette hypothèse n'apparaît pas dans les chiffres fournis par M. Snavelly, mais ressort, il me semble, dans votre question.

**Le sénateur Roblin:** C'est vrai, je suis heureux que vous en parliez. La dernière fois que j'ai vu un représentant du CN à une réunion de ce Comité, on nous priait d'imputer à l'exercice une dette de 200 ou 300 millions de dollars. Je crois que c'est l'aboutissement de cette pratique qui date de 1920 et qui consiste à radier ses dettes. Le coût du capital est un concept extrêmement variable, je pense. Je dois dire que j'accepte assez bien l'idée qu'il n'est pas vraiment juste de supposer le même coût du capital dans le cas des deux compagnies, parce que, quand on en arrive aux faits bruts, il est évident qu'elles fonctionnent selon des propositions différentes.

Toutefois, je suppose que vous vous êtes arrangés de manière à dégager ce qui importe pour que le CP demeure en bonne position, et que, s'il en est ainsi, on peut penser que le CN fera de même, même s'il peut avoir en caisse quelques millions de dollars susceptibles d'en faire sourciller quelques-uns.

Revenons à cette question du coût de l'argent, parce que ce me semble être l'un des grands points de divergence entre ces trois témoins. Pour ce qui est du risque, je pense que celui de voir la compagnie de chemin de fer se retrouver complètement à sec, ce qui est l'objet principal de la discussion, est maintenant complètement écarté. Je serais porté à croire que, compte tenu de l'écart du Nid-du-Corbeau, et avec ou sans la contribution aux coûts constants, la part de risque que suppose le mouvement du grain est maintenant nettement inférieure à ce qu'elle était avant qu'on propose de combler cet écart du Nid-de-Corbeau. On a sans doute raison en théorie de penser qu'il existe un risque que le grain ne soit pas transporté, mais, compte tenu de l'expérience pratique que nous avons de ces choses, il ne devrait pas se matérialiser. En réalité, chacun s'attend à ce que les volumes augmentent, et non à ce qu'ils diminuent. Bien que je doive reconnaître qu'on ne peut le garantir, en raison de la loi des grands nombres, il me semble que le risque que le mouvement du grain fait courir aux compagnies de chemins de fer sera nettement inférieur grâce à ce projet de loi, et j'aimerais que cette diminution du risque se



[Text]

**Mr. Banks:** Senator, it seems to me you are not wrong; that you are absolutely on the right track. Mr. Snively made the statement a few moments ago that a railway company which was dedicated to the carriage of grain, and exclusively to grain, would be doomed to bankruptcy. However, it needs to be said that any firm which operates with an operating loss, the off-set of which is guaranteed, plus a profit through government subsidy is not doomed to bankruptcy but, conversely, will recover fully its variable costs and a profit pursuant to statute, and that leads to the conclusion that the risk is not more than would be the case with other traffic but is considerably less. I think that is the gravamen of your remarks, and I agree with them fully, sir.

**Mr. Edsforth:** I would like to add one comment to what Mr. Banks has said. I would certainly agree with that proposition and I would point out that even when we consider the risk of volume fluctuations, which we have discussed this afternoon, grain has been over the past ten years synergistic within the railway system in that the volumes of grain have tended to be high at times when other commodities have not been as high. Just in this last year, grain was very strong in the face of a continued decline in other commodities and, as such, grain is able to utilize some of the facilities which are under-utilized by the falling-off of other traffic. In a sense, then, that is a negative risk in the area of volume fluctuations.

**Mr. Snively:** If I may, senator, just add the other side to this statement. First of all, I want to reiterate what I said earlier about a grain railroad going bankrupt. At today's Crow rate, and nothing more, a railroad hauling grain is obviously doomed to bankruptcy under the present structure. I do not think there is any argument that the existing rate is not even covering the directly variable cost, let alone a number of other things.

However, in the technical sense, the risk is not necessarily bankruptcy versus not going bankrupt. Bankruptcy is the ultimate result of a company not having earned its cost of capital for a long period of time.

**Senator Steuart:** Unless it is owned by the government.

**Mr. Snively:** At this point let me set aside the peculiarities of CN and deal with CP. There are at least debatable points as regards CN. The real risk is not that the railroad or the industry will not earn its cost of capital from the shareholder standpoint, because if it does not earn its cost of capital then the value of the shares will decline to a point where the lesser earnings are, indeed, equal to the cost of capital on that lower price.

As of today—that is to say, before passage of Bill C-155—the grain business is infinitely risky. Bill C-155 will change the position of the grain business. It now will pay a rate from

[Traduction]

traduise dans les évaluations du coût du capital. Est-ce que je me fais des illusions?

**M. Banks:** Monsieur le sénateur, il me semble que vous n'avez pas tort, que vous êtes dans la bonne voie. M. Snively a déclaré il y a quelques instants qu'une compagnie de chemins de fer qui ne s'occuperait que du transport du grain serait vouée à la faillite. Toutefois, il faut dire que toute entreprise qui fonctionne à perte, et dont la radiation des dettes est garantie, sans compter les profits que représente le versement d'une subvention gouvernementale, n'est pas vouée à la faillite, mais que, bien au contraire, elle récupère entièrement ses coûts variables ainsi qu'un profit correspondant à son statut, ce qui nous amène à conclure que le risque n'est pas plus grand que celui qu'on court dans le cas du transport d'autres marchandises, et qu'il est même sans doute considérablement moindre dans ce cas-ci. Je pense que c'est là l'essentiel de vos propos, et je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur.

**M. Edsforth:** J'aimerais ajouter une observation à ce qu'a déjà dit M. Banks. J'accepte cette proposition, et j'aimerais souligner que, même si nous tenons compte du risque des fluctuations de volume dont nous avons parlé cet après-midi, les volumes du grain ont parfois été élevés au cours des dix dernières années alors que ceux d'autres denrées ne l'étaient pas. L'année dernière encore, le grain était en très bonne position au moment où d'autres denrées subissaient un fort déclin. Voilà pourquoi, dans le cas du grain, on peut se servir de certaines installations qui sont sous-employées en raison de la chute du trafic d'autres denrées. En un sens, c'est un risque négatif dans le domaine des fluctuations de volume.

**M. Snively:** Si vous me le permettez, monsieur le sénateur, il faut aussi voir l'autre côté de la médaille. D'abord, je tiens à rappeler ce que j'ai déjà dit au sujet de la faillite éventuelle d'un réseau ferroviaire de transport du grain. Compte tenu du taux actuel du Nid-de-Corbeau, sans rien de plus, un chemin de fer qui transporte du grain est manifestement voué à la faillite en raison de la structure actuelle. Je ne pense pas qu'on puisse contester que le taux actuel ne couvre même pas le coût variable direct, sans parler d'un certain nombre d'autres choses.

Toutefois, du point de vue administratif, le problème ne se pose pas nécessairement en termes de faillite ou de non-faillite. La faillite est le dernier recours d'une société qui n'a pas gagné son coût du capital depuis longtemps.

**Le sénateur Steuart:** A moins d'être la propriété du gouvernement.

**M. Snively:** Permettez-moi d'exposer ici les aspects particuliers du CN, et de parler du CP. Il existe certainement des aspects discutables en ce qui concerne le CN. Le risque réel ne consiste à voir la compagnie de chemins de fer ou l'industrie ne pas gagner son coût du capital vu dans la perspective de l'actionnaire, parce que, si elle n'y parvient pas, la valeur des actions diminue au point où les revenus réduits sont en réalité égaux au coût du capital eu égard à ce prix réduit.

Jusqu'à aujourd'hui, le projet de loi C-155 n'étant pas encore adopté, la production du grain était une entreprise extrêmement risquée. Le projet de loi C-155 changera la

## [Text]

combined source of producers and government equal to its variable costs, plus a contribution, as does every other commodity. Whether or not that change is sufficient to make grain a less risky business than the carriage of coal, the carriage of potash, the carriage of sulphur and merchandises traffic, is something that I do not believe has been fully investigated because we have not had that situation in recent times.

I would point out that there is a risk related to government subsidy because, as I said earlier, what governments give, governments can take away. There is a market risk of grain which is the same risk that you have in coal. The question is, will the traffic move or will it not? One thing you know when you are dealing with the pure commercial market is that if the shipper has agreed to a rate of \$25 a tonne, or whatever it may be, and the coal moves, that is what you are going to get paid and you will continue to get paid that rate potentially adjusted for inflation so long as the coal moves.

When you are in a subsidy situation, you are never quite sure that a bill is not going to pass next year which changes the numbers or changes the subsidy or, indeed, eliminates the subsidy. I am not suggesting that that will happen, but there is a risk related to being dependent upon a federal government paying part of the bill or part of the price that you are receiving for performing a service, which is not a service to the federal government *per se*. You are not moving grain directly for the federal government. It is not a service that they require. They are paying dollars to an export grain system which is then being funnelled back to the railways, so there is a risk related to that.

I think that the CTC in its cost-of-capital hearings is going to have to face that particular issue head on. Once Bill C-155 is passed, and assuming it it passed in its present form, what does that do to the risk of grain vis-à-vis all other commodities? Does it put it in the category of commercial freight in general which has a cost of capital, or does it put it in a different category—a subsidized category—which may or may not make it less risky depending upon how you look at it?

I certainly do not feel comfortable sitting here now telling you that grain would be more risky or less risky than other commodities after the bill is passed. I can tell you without any qualifications that, as of today, it is the most risky commodity the railways haul.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, I do not want to beat the subject of risk to death because we have had a pretty good exposition of it, but I am left with one or two comments that I feel constrained to make on this subject. What we are dealing with in this bill is not risk today but risk tomorrow, after this bill is in force. The second point is that when the bill contains within it provision for a revision of the rate should costs shift

## [Traduction]

situation. On versera maintenant un taux provenant de sources combinées, de producteurs et du gouvernement, qui sera égal à ces coûts variables, en plus d'une contribution, comme dans le cas de toutes les autres denrées. Que cette modification suffise ou non à faire de la production du grain une entreprise moins risquée que la production de charbon, de potasse, de soufre et d'autres marchandises, voilà une question qui, à mon avis, n'a pas été étudiée à fond parce que la situation ne s'est pas produite récemment.

J'aimerais souligner qu'il subsiste un risque lié à la subvention gouvernementale parce que, comme je l'ai déjà dit, ce que le gouvernement donne, il peut aussi le reprendre. Il existe dans la production du grain un risque commercial identique à celui de la production du charbon: la question de savoir si le transport se fera ou non. Il est une chose qu'on sait quand on a affaire au strict marché commercial; c'est que, si l'expéditeur accepte un tarif de \$25 la tonne et que le charbon est livré, c'est la somme que vous toucherez et vous continuerez d'être payé à ce taux, qui sera peut-être ajusté pour tenir compte de l'inflation, tant que le charbon sera livré.

Quand il est question de subvention, on n'a jamais la certitude qu'un projet de loi ne viendra pas l'an prochain modifier les critères d'admissibilité à la subvention, ou même la supprimer. Je ne veux pas dire que c'est ce qui se passera, mais il existe un risque dans cette dépendance à l'égard du gouvernement fédéral qui assume une partie de la facture ou une partie du prix que vous touchez pour fournir un service, qui n'est pas en tant que tel une prestation de service au gouvernement fédéral. On ne transporte pas du grain pour le gouvernement fédéral directement. Ce n'est pas un service qu'il exige. Il verse à un système d'exportation du grain des dollars qui sont ensuite acheminés vers les chemins de fer, si bien qu'il y a un risque.

Je pense que la Commission canadienne des transports, pendant ses audiences sur les coûts du capital, devrait étudier attentivement cet aspect. En supposant que le projet de loi C-155 soit adopté, et qu'on lui conserve sa forme actuelle, qu'en sera-t-il du risque que représente le transport des céréales par rapport à tous les autres produits? Les céréales se trouvent-elles de ce fait classées dans la catégorie des marchandises commerciales en général, laquelle comporte le coût du capital, ou bien dans une catégorie différente, celle du trafic subventionné, ce qui peut aggraver ou réduire le risque selon l'interprétation qu'on en fait?

Certes, je ne saurais vous dire si les céréales comporteront un risque plus ou moins grand par rapport aux autres produits une fois que le projet de loi aura été adopté; mais je puis affirmer sans réserve aucune que, parmi tous les produits que transportent les sociétés ferroviaires, c'est actuellement celui qui présente le risque le plus élevé.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le Président, je ne veux pas éterniser la discussion sur cette question du risque puisqu'elle a déjà été assez approfondie, mais je me sens néanmoins obligé de faire une ou deux observations à ce sujet. Premièrement, ce qui nous préoccupe dans ce projet de loi, c'est le risque non pas actuel mais éventuel, c'est-à-dire une fois le projet de loi en vigueur. Deuxièmement, comme il prévoit que le tarif soit



## [Text]

over the course of time, one has in there a guarantee against risk which the coal people or other shippers do not have. That reduces the risk.

My other point is respecting the fickle nature of government policy. I have to admit that that is a charge that cannot be lightly discarded. I do not see any reason for including a risk element because the government may change its mind in the future. I do not see why that should be included now. It is not apparent, and if it comes to pass that the government abandons the grain trade, which would be the extreme argument to make, that is that, but in terms of deciding what the element of risk is at the present time, I really do not agree that I would attach a great deal of weight to the arguments that you advanced with respect to it. Therefore, I come to the conclusion that the cost of capital, in which this risk thing is all bound up, is a cost that should be carefully examined. I do not feel that I am an expert on this topic. I would not like to lay down any rules about it, but I do feel there are very real ground for concern as to whether it is accurate or not.

One could compare it to the after-tax rate of return that is allowed to public utilities and that might be an interesting comparison to make. That goes up and down every year as utilities' cost of money changes. I do not want to prolong the discussion on risk, but I register the idea that I am in Mr. Bank's corner on this point.

Another matter that concerns me about this bill is this concept of constant costs. I appreciate the frankness of the witnesses, Mr. Chairman, who have convinced me at any rate that this is a very subjective matter—it is a matter of judgment. As such, everyone is entitled to their opinion. I look at it and say to myself that the cost of capital and the cost of depreciation is included in the variable costs. What investments the railway has that are not covered by those two factors of cost, I do not know. Presumably, there must be some or we would not be facing this constant cost issue. I would like a definition, if I can get it, as to what elements of cost go into this sum that we call constant costs.

My second question has to do with the division of these constant costs—whatever they are—as between the grain movement and all the other movements on the railway. I wonder whether there is any statistical evidence as to how that division is made between grain movement and other movements, and that leads to some judgment as to what is fair.

The third point I should like to raise is as to why it is considered appropriate that these constant costs, whatever they are, should be 20 per cent, as I think they are in the bill, on whatever the variable costs happen to be. Presumably, the cost base under which the constant costs rely certainly may vary, but what relationship is there between that concept and the idea that the 20 per cent should be on the change, whatever it may be, in the variable costs? It is quite obvious

## [Traduction]

révisé en fonction de la fluctuation des coûts, le projet de loi offre une garantie qui n'existe pas dans le cas des expéditeurs de charbon ou d'autres produits. Par conséquent, le risque s'en trouve diminué.

Mon autre observation concerne le caractère changeant de la politique gouvernementale. Je dois avouer que pareil argument ne saurait être pris à la légère. Toutefois, je ne vois aucune raison d'inclure un élément de risque parce que le gouvernement pourrait plus tard changer d'idée. Je ne vois pas pourquoi nous devrions l'inclure dès maintenant. L'hypothèse selon laquelle le gouvernement pourrait abandonner le commerce du grain ne paraît pas fondée, et si en mettant les choses au pire elle vient à se réaliser, ce sera comme cela; mais pour ce qui est de décider quel est l'élément de risque à l'heure actuelle, je ne puis dire que l'attache beaucoup de poids aux arguments que vous avez avancés à cet égard. Aussi j'arrive à la conclusion que le coût du capital, qui constitue en fait le nœud de toute cette question de risque, doit être examiné attentivement. N'étant pas spécialiste, je ne veux pas me hasarder à établir des règles à ce sujet, mais j'estime qu'il y a de bonnes raisons de vouloir s'assurer que ce coût corresponde effectivement à la réalité.

Il pourrait être intéressant à cet égard de faire la comparaison avec le rendement après impôt qu'on autorise pour les services publics. Ce taux varie d'année en année en fonction des fluctuations du coût de capital et d'autres facteurs semblables. Je ne veux pas prolonger la discussion sur le risque, mais je tiens à faire savoir que je partage l'avis de M. Bank à cet égard.

Il y a une autre notion dans ce projet de loi qui me préoccupe; c'est celle des frais fixes. Je suis sensible, monsieur le Président, à l'honnêteté des témoins, qui m'ont convaincu qu'il s'agit d'une question très subjective, d'une question de jugement. Aussi chacun a-t-il droit à son opinion. Pour ma part, je me dis que le coût du capital et celui de l'amortissement sont compris dans les coûts variables. Si les compagnies de chemin de fer ont des investissements auxquels ces deux facteurs de coût ne peuvent être appliqués, je l'ignore. Mais il doit y en avoir, sinon nous n'aurions pas à nous occuper de cette question des frais fixes. Je voudrais, si cela est possible, qu'on me donne le détail des coûts qui composent ce que nous appelons les frais fixes.

Ma deuxième question concerne la répartition de ces frais fixes—quelles qu'en soient les composantes—entre le mouvement du grain et celui des autres produits transportés par chemin de fer. Je me demande s'il y a des données statistiques qui expliqueraient la façon dont se fait cette répartition et qui permettraient jusqu'à un certain point de juger de ce qui est juste.

Comme troisième question, j'aimerais savoir pourquoi on considère qu'il convient d'établir ces frais fixes, quelles qu'en soient les composantes, à 20 p. 100 du montant, quel qu'il soit, des coûts variables, comme c'est le cas dans le projet de loi. Certes, les coûts qui servent à calculer le montant des frais fixes peuvent varier, mais je n'arrive pas à comprendre comment on fait le rapport pour décider d'établir ces frais à 20 p. 100 de la variation des coûts variables, quelle qu'elle soit. Il est



*[Text]*

that the variable costs keep on going up. They have gone up \$140 million in two years, according to the information that has been given to us. The contribution to constant costs is 20 per cent on that \$140 million which brings us to \$28 million for starters in addition to the constant costs. Is this not something in the line of cost-plus contracts? Those are questions that bother me. Those are the three points on constant costs that I would like one of the witnesses to explain.

**Mr. Snavelly:** Constant cost is a term that has become a term of art within the fraternity of people who do railway costing and, unfortunately, it is a term that has a bad connotation relative to what dollars we are talking about. Constant costs are really the residual costs or those which cannot be attributed to particular activities of a business. As such, they run the complete gamut of costs. Included in constant costs are some investment costs and the capital cost on that investment, the depreciation on some investments and what would be known as operating expenses. Perhaps by way of example, I could illustrate all three types.

The salary of the president of a railway company cannot be attributed to any particular activity of the railroad because, by definition, it is the salary paid to the man who is running the entire operation. In effect, then, that cost becomes what we call a constant cost, which I would rather refer to as a non-attributable cost. The headquarters building of the railroad company is in the same category as is the salary of the president. That cost cannot be attributed to grain, to coal or to any other commodity. The depreciation and the cost of capital on the headquarters' building become part of that constant number.

There are costs involved in the maintenance of way area—the track roadway and structure—that are related to the fact that trains are run over that track. The physical running of the train creates the need for maintenance and repair. There is, however, also a maintenance cost which is created by the fact that the track is there. This cost is incurred by reason of the weather—weather rots ties, rusts steel, and washes out part of the road-bed when there are floods. This element of maintenance is not related to usage but is merely related to having the railroad there and keeping it in operating condition. If the CNR or the CPR were told to go out and maintain their railways in a condition under which they could be operating and those companies did not move one pound of traffic in an entire year, they would still incur an expense through maintaining the right of way to keep the railway operable. A portion of that expense goes into the so-called constant or residual cost. Likewise, a part of the size of the plant—the miles of track—is a variable depending on the volume of traffic that is carried, but a part of it is there simply because you decided to build a railway. There is a minimum amount of capacity that can be created and that sort of a start-up cost is not related to volume but is really related to the mere fact that you decided to build a railway.

*[Traduction]*

bien évident que les coûts variables ne cessent de s'accroître. D'après les renseignements qui nous ont été fournis, ils ont augmenté de 140 millions de dollars en l'espace de deux ans. Ainsi, la contribution au titre des frais fixes serait de 20 p. 100 de ces 140 millions, ce qui donnerait 28 millions pour commencer en plus des frais fixes. Ne s'approche-t-on pas ici des marchés sur dépenses contrôlées? Voilà les trois questions qui me préoccupent au sujet des frais fixes, et je voudrais qu'un des témoins me fournisse des explications à cet égard.

**M. Snavelly:** Le terme «frais fixes» a subi toutes sortes de circonvolutions aux mains des spécialistes du calcul des coûts ferroviaires, et il a malheureusement pris une connotation péjorative relativement à la contribution dont nous parlons. Il désigne en vérité les frais résiduels, autrement dit ceux que l'entreprise ne peut attribuer à aucune de ses activités en particulier. Le terme se trouve ainsi à recouvrir toute la panoplie des coûts. Entrent dans le calcul des frais fixes, les coûts de certains investissements et le coût du capital relatif à ces investissements, de même que l'amortissement de certains investissements et ce que nous sommes convenus d'appeler les dépenses d'exploitation. Je pourrais peut-être illustrer mes propos en donnant des exemples des trois types de coûts.

Le salaire versé au président d'une société ferroviaire ne peut être attribué à aucune activité en particulier puisque, par définition, ce salaire est versé à celui qui dirige l'ensemble des activités de l'entreprise. Il s'agit donc d'un de ces frais fixes, que je préférerais pour ma part qualifier de frais non-attribua-bles. L'immeuble qui abrite le siège social de la société appartient à la même catégorie que le salaire du président, car le coût ne peut être attribué au transport des céréales, de charbon ou de quelque autre produit. L'amortissement et le coût de capital de l'immeuble font aussi partie des frais fixes.

Certains des coûts liés au service de la voie—les rails et la structure—sont attribuables au fait que les trains roulent sur les rails. Le passage des trains signifie qu'il faut réparer et entretenir la voie. Il y a aussi certains coûts qui sont simplement dus au fait que la voie soit là; c'est le cas de ceux qui résultent des dégâts causés par les rigueurs du climat, les entretoises qui pourrissent, le fer qui rouille, les terre-plein qui s'écroulent lors d'une inondation. Les réparations nécessitées par ces dégâts n'ont rien à voir avec l'usure, mais font simplement partie de l'entretien nécessaire pour que la voie ferrée reste utilisable. Si les compagnies CN ou CP avaient seulement à maintenir leurs voies ferrées en état de service, sans qu'elles s'en servent pour effectuer le moindre mouvement pendant toute une année, cela leur occasionnerait quand même des dépenses. Une partie de ces dépenses est comprise dans les frais fixes ou résiduels. De même, une partie des coûts occasionnés par l'entretien d'une installation—dans le cas qui nous concerne, la voie ferrée—varie selon le volume du trafic, mais certains de ces coûts sont dus au simple fait de son existence. Or, toute installation doit disposer d'un niveau de capacité minimum, et les coûts de démarrage ainsi occasionnés n'ont rien à voir avec le volume mais sont simplement attribuables au fait qu'on ait décidé de construire un chemin de fer.

## [Text]

What we have, then, are two pots of costs, one of which varies—increases or decreases—in proportion to the increases or decreases in traffic volume. Because of that, those costs can now be assigned, through a series of formulae—regression analyses—to particular elements. So much of the cost is assigned to grain, so much to coal and so much to potash. The balance of the cost falls into the category of the so-called constant costs, but it cannot be assigned to anything.

Obviously, for a railway or any industry to survive, it must recover its total costs over time. If it does not do so, it keeps losing money every year and eventually it has financial difficulties.

In the normal marketplace, constant costs are not allocated to traffic. We cannot say that the variable cost of coal is  $\times$  and that, therefore, the rate on coal should be  $\times$  plus 20 per cent. Instead, the calculation is done in reverse. The railway knows its variable cost and estimates the minimum it can accept. It then goes to the marketplace and tries to set the rate which maximizes that contribution over the variable cost. The contribution that coal ends up making to constant cost is really the rate divided by the variable cost to give the ratio. That is the amount over variable cost which it contributes in a relative sense. If you take the total revenue of coal for a year and subtract from it the total variable cost for the year, you get the difference in absolute terms; that is, the number of dollars that coal contributed to this pot of constant costs. You take that absolute number of dollars, add a percentage of the total, and find out what percentage of the total cost coal contributed.

With respect to grain, we have a situation where, under the present structure, the producer, who is the one buying the rail way freight bill, cannot pay a freight bill that is equal to the variable cost of the railway, let alone the variable cost plus some contribution. There is a variety of reasons why that is true, but I do not think I will go into them right now. In any event, we cannot go to the marketplace and find out the rate the railways would set on grain because, if we go by what I have learned the producer can afford to pay, we come to a rate that is less than variable cost. The railway, in its own self-interest, would not haul the grain at less than variable cost, if it were acting with rational business sense.

In effect, my assignment, the one on which Mr. Banks and Mr. Edsforth have commented, was to do something which is not really costing and which is counter to the normal way things are done, in terms of setting rates in the marketplace and letting the contribution evolve. I went backwards to consider, first, this question: What is rational, reasonable contribution over variable cost for grain to make? Rather than consider what the producer could pay, I considered the commodity being hauled by the railway. I expressed my results in terms of a percentage of variable cost. I came off with a

## [Traduction]

Nous avons donc deux types de coûts, dont l'un varie—augmente ou diminue—suivant l'augmentation ou la diminution du volume du trafic. Par conséquent, ces coûts peuvent être attribués, au moyen de diverses formules—selon la méthode de la régression—à des postes particuliers: tant pour les céréales, tant pour le charbon et tant pour la potasse. Le reste des coûts appartient à la catégorie des frais fixes, mais ne peuvent être attribués à un poste en particulier.

Pour survivre, une compagnie de chemin de fer ou une industrie doit, bien entendu, pouvoir recouvrer la totalité de ses coûts avec le temps. Sinon, elle continue à subir des pertes chaque année et finit par se retrouver en difficulté financière.

Dans les calculs faits en fonction du marché, les frais fixes ne sont pas répartis par type de trafic. Nous ne pouvons dire que les coûts variables relatifs au charbon sont de  $\times$  et, par conséquent, que le tarif de transport du charbon devrait être de  $\times$  plus 20 p. 100. Le calcul se fait plutôt dans le sens inverse. La compagnie de chemin de fer sait à combien se chiffrent ses coûts variables et elle établit de façon approximative le minimum qu'elle peut accepter. Elle tente ensuite d'établir sur le marché le tarif susceptible de lui assurer une contribution maximale en sus de ses coûts variables. Ainsi, la part de ses frais fixes qu'elle recouvre grâce au transport du charbon s'obtient en divisant le tarif établi pour le charbon par le total de ses coûts variables. C'est ainsi qu'on établit la contribution relative au charbon, déduction faite des coûts variables. Si l'on prend le total des recettes du charbon pour l'année et que l'on en soustrait le total des coûts variables pour l'année, on obtient la différence en termes absolus, c'est-à-dire le nombre de dollars qui constituent la contribution du charbon aux frais fixes. On prend alors ce nombre absolu et on y ajoute un pourcentage du total pour trouver le pourcentage du coût total recouvré à même les recettes du charbon.

Pour ce qui est du grain, il se trouve que, en vertu de la structure actuelle, le producteur, celui qui paie la note du transport ferroviaire, ne peut même pas payer un montant égal aux coûts variables de la compagnie de chemin de fer, voire une contribution en sus. Il y a diverses raisons qui expliquent cet état de choses, mais je ne vais pas entrer dans le détail pour le moment. De toute façon, il n'est pas question d'établir le tarif pour le transport du grain en fonction de ce que le marché peut supporter, parce que, si nous nous fondons sur ce que le producteur est en mesure de payer, le tarif serait inférieur aux coûts variables. Les compagnies de chemin de fer n'accepteraient jamais de transporter du grain à un tarif moindre que le total de leurs coûts variables, si elles conduisaient leurs affaires de façon rationnelle.

En fait, la formule qu'on m'a demandé d'établir, celle qu'ont commentée MM. Banks et Edsforth, ne se rapportait pas vraiment au calcul des coûts et elle allait à l'encontre de la règle selon laquelle les tarifs sont déterminés en fonction du marché et la contribution est établie en conséquence. J'ai commencé par faire un retour en arrière pour considérer la question suivante: Que peut-on considérer comme contribution raisonnable en sus des coûts variables à l'égard du transport du grain? Au lieu de m'attarder à ce que le producteur était en mesure de payer, j'ai fait porter mon étude sur le produit



*[Text]*

slightly different base from that of variable cost, but it was roughly between 20 and 30 per cent of variable cost as the contribution range that I felt would be reasonable. Expressing it as a percentage of variable cost is merely a method of stating an absolute number.

Lastly, I should point out—and it is in my 1980 report—that I did make some analyses of the increase in variable cost and in constant cost over time due to inflation. I found that the constant cost inflated at about the same rate as did the variable cost. Therefore, the term “constant” does not mean constant in the sense that, if we have \$100 today at a rate of 10 per cent inflation over 10 years, there is still going to be \$100 ten years from now. Constant costs will inflate, and, as near as I can determine, they seem to inflate at about the same rate as variable costs. If variable cost inflates at a rate of 10 per cent, the constant contribution will also inflate at a rate of 10 per cent, when a fixed percentage is used. Therefore it seemed a reasonable way to express the contribution.

**Senator Roblin:** I should like to ask some questions based on what I have just heard. The constant costs shown in the bill are, I believe, \$116.5 million. That is the figure I see. What relationship does that have to the total constant cost? Presumably, somebody has made an estimate of the total constant cost and a proportion of that has been allocated to grain. What proportion has been allocated to grain?

**Mr. Snavelly:** Senator, my figures appear in the 1980 report. Of course, you are now referring to the bill, which is based on a different year, but one could derive the proportion from the numbers in the 1980 report. I don't have it with me but I could do it for you. Offhand, I am not sure what proportion of the total would be attributed to grain under my plan. I could do those calculations for the committee, if they would like me to.

**Senator Roblin:** Speaking for myself, and I am not anxious to involve a lot of work on anybody's part, I think it is important to know what proportion of the total constant costs are nonattributable costs, which is a better term, I agree. I would like to know what proportion of the \$116.5 million allocated in the bill is total constant or nonattributable costs of the railway. Is it 10 per cent, 20 per cent or what?

**Mr. Snavelly:** It is not 20 per cent of the total constant costs, but it is 20 per cent over the variable.

**Senator Roblin:** If the figure is available, I would be glad to have it. If some of our people have it, that is fine. So we are a little bit unsure of what is the principle of allocation as between grain and the rest. With regard to cost plus you are merely saying that the constant costs inflate at the same rate as variable costs. Is that an assumption or can you prove it?

*[Traduction]*

transporté par les compagnies de chemin de fer. J'ai exprimé les résultats ainsi obtenus en pourcentage des coûts variables. De cette façon, j'ai obtenu une base légèrement différente de celle des coûts variables, mais la contribution que je jugeais raisonnable était approximativement de 20 à 30 p. 100 des coûts variables. Le fait de l'exprimer en pourcentage des coûts variables est seulement un moyen de donner un chiffre absolu.

Enfin, il convient de faire remarquer—et j'en ai fait état dans mon rapport de 1980—que j'ai effectué un certain nombre d'études sur l'augmentation progressive des coûts variables et des frais fixes attribuable à l'inflation. J'ai constaté que les coûts fixes et les coûts variables subissaient à peu près les mêmes pressions inflationnistes. Par conséquent, si nous employons le terme «fixe», cela ne veut pas dire que, si nous avons \$100 aujourd'hui et que le taux d'inflation se situe à 10 p. 100, nous aurons toujours \$100 au bout de dix ans. Les frais fixes augmentent en fonction de l'inflation et, d'après ce que j'ai pu constater, ils semblent augmenter au même rythme que les frais variables. Si l'inflation fait grimper les coûts variables au taux de 10 p. 100, elle va faire augmenter la contribution au titre des frais fixes au même rythme, lorsqu'on se sert d'un pourcentage établi d'avance. Il me paraissait donc raisonnable d'exprimer la contribution de cette façon.

**Le sénateur Roblin:** Je voudrais poser quelques questions à la lumière de ce que je viens d'entendre. Les frais fixes dont il est fait état dans le projet de loi s'élèvent, si je ne m'abuse, à 116,5 millions. C'est le chiffre que je vois dans le projet de loi. Quel rapport y a-t-il entre ce chiffre et le total des frais fixes? On a sans doute fait un calcul approximatif à cet égard et attribué un pourcentage du total au transport du grain. Quel est ce pourcentage?

**M. Snavelly:** Sénateur, les chiffres auxquels je suis arrivé figurent dans mon rapport de 1980. Vous parlez maintenant des chiffres contenus dans le projet de loi; ils sont basés bien sûr sur une année différente, mais il serait possible d'obtenir ce pourcentage à partir des chiffres cités dans le rapport de 1980. Je ne les ai pas ici, mais je pourrais faire le calcul pour vous. Je ne saurais vous dire comme cela quel pourcentage du total serait attribuable au transport du grain d'après la formule que j'ai proposée. Je pourrais cependant faire ces calculs si les membres du comité le souhaitent.

**Le sénateur Roblin:** Pour ma part, sans vouloir imposer un surcroît de travail à quiconque, je crois qu'il est important de savoir quel est le pourcentage des coûts non-attribuables, et j'approuve le choix de ce terme, par rapport au total des frais fixes. Je voudrais savoir quel est le rapport entre les 116,5 millions de prévus dans le projet et le total des frais fixes non-attribuables. Est-ce 10 p. 100, 20 p. 100?

**M. Snavelly:** Il ne s'agit pas de 20 p. 100 du total des frais fixes, mais de 20 p. 100 en plus des frais variables.

**Le sénateur Roblin:** Si ce chiffre est disponible, j'aimerais bien qu'on me le communique. S'il y a de nos gens qui en sont au courant, très bien. Alors, nous avons quelques incertitudes au sujet de la façon dont les frais sont attribués au trafic du grain et à celui des autres produits. Pour ce qui est des dépenses contrôlées, vous voulez simplement dire que l'infla-



[Text]

**Mr. Snavelly:** In my 1980 report there is a section wherein I analyze changes in constant costs and variable costs over time. I found that they changed pretty much in the same amounts when adjusted. Keep in mind that if there were no inflation, variable costs would go up and down with volume. I did an exercise in which I put these two factors on an equal basis and in which I found that inflation seemed to hit both variable and constant costs by about the same amount.

**Senator Roblin:** Even if I accept that argument, I am still concerned because variable costs are not only affected by inflation but by volume. We have seen an enormous increase in the volume of grain exported in the past 10 years. So a fixed percentage of constant costs on variables, I submit, would exceed the increase in the regular inflationary index because volume is increasing. The volume has increased by 50 per cent from 20 million tonnes to 30 million tonnes in the past 6 years. If we take a 20 per cent constant, then you will certainly get an escalation that is not accounted for by your procedures. However, I shall save that question for the departmental experts.

Let us go to some of the other factors. Both Mr. Banks and Mr. Snavelly refer to the ability to pay on the part of farmers. Mr. Banks mentioned it in his Alberta study and Mr. Snavelly just referred to it. What information do we have about the farmer's ability to pay. We are dealing with a bill which will increase the dollars that farmers will have to pay by, I believe, 10 times over a considerable period of time. In any event, more dollars will be required from the farmers when the variable costs of the railways rise from 20 per cent in a few years time. Those of us from the west are familiar with cost/price squeezes and we understand the fact that most farmers' costs of production have been escalating steadily. Mr. Banks, what can you tell us about this ability-to-pay concept?

**Mr. Banks:** There are with this question, as with almost every other question relating to this subject, various answers that will proceed from different people. Statistics Canada issues at periodic intervals numbers which measure the ability to pay by indirection. One of them is the net income per capita per family or per household of farm families. That is a proxy for ability to pay. I am not suggesting by any means that it is the only one. Another alternative and one that has been more frequently discussed is the average price at which Canadian grain is sold in the world market. No doubt there are other measures of ability to pay which experts in agricultural economics, which I am not, could advance. But in the course of the work we carried out for Alberta we made a very modest investigation of the subject and we decided that if a determination were made to link railway freight rates with ability to pay,

[Traduction]

tion fait augmenter les frais fixes au même rythme que les frais variables. Est-ce une hypothèse que vous faites là ou avez-vous des preuves à l'appui?

**M. Snavelly:** Une partie de mon rapport de 1980 était consacrée à la fluctuation des coûts fixes et des coûts variables. Or, j'ai constaté que, rajustement fait, les deux varient à peu près dans les mêmes proportions. Il ne faut pas oublier que, s'il n'y avait pas d'inflation, les coûts variables augmenteraient et diminueraient en fonction du volume. J'ai fait un calcul dans lequel j'ai placé ces deux facteurs sur une base égale, et j'ai constaté que l'augmentation attribuable à l'inflation était à peu près la même dans le cas des coûts variables et des coûts fixes.

**Le sénateur Roblin:** Même si j'accepte votre argument, je n'en demeure pas moins inquiet, puisque les coûts variables sont soumis aux fluctuations non seulement de l'inflation mais du volume. Or, le volume des exportations de grain a augmenté considérablement au cours des dix dernières années. En établissant la contribution au titre des frais fixes sous forme de pourcentage des coûts variables, on se trouverait à dépasser le taux d'inflation normal en raison de l'augmentation due au volume. Le volume a connu une hausse de 50 p. 100 au cours des six dernières années, passant de 20 à 30 millions de tonnes. Le fait de calculer les frais fixes à 20 p. 100 des coûts variables entraînera sûrement une hausse qui ne saurait s'expliquer par les formules dont vous vous êtes servi. Mais je vais renvoyer la question aux spécialistes du ministère.

Passons maintenant à quelques-uns des autres facteurs. MM. Banks et Snavelly ont tous deux fait allusion à la capacité de payer des producteurs. M. Banks l'a mentionné dans son étude sur l'Alberta, tandis que M. Snavelly vient tout juste d'y faire allusion. Quels renseignements possédons-nous à ce sujet? Nous sommes en train d'étudier un projet de loi qui va, je crois, décupler les sommes que les agriculteurs devraient payer et ce, à très long terme. De toute façon, cela coûtera plus cher aux agriculteurs lorsque les coûts variables des chemins de fer augmenteront de 20 à 60 p. 100 en quelques années. Ceux d'entre nous qui viennent de l'Ouest connaissent bien le problème du rapport coûts/prix et savent que les coûts de production de la plupart des agriculteurs ne cessent de progresser. Monsieur Banks, pouvez-vous nous en dire plus long sur cette notion de capacité de payer?

**M. Banks:** Dans ce cas précis, comme d'ailleurs dans le cas de la plupart des autres questions portant sur ce sujet, les réponses sont diverses et elles varient selon la source. Statistique Canada publie périodiquement des chiffres qui permettent de mesurer indirectement la capacité de payer. On peut mentionner entre autres le revenu net par personne par famille et par ménage agricole. Ces chiffres permettent de déduire approximativement l'aptitude à payer. Ce ne sont pas les seuls. On peut aussi utiliser une autre mesure dont on parle plus souvent; c'est le prix moyen du grain canadien sur les marchés internationaux. Les spécialistes de ce secteur économique, dont je ne suis pas, pourraient sans doute proposer d'autres mesures de la capacité de payer. Cependant, dans les études que nous avons effectuées pour le compte de l'Alberta, nous avons réalisé une modeste analyse de la question et nous avons abouti

[Text]

the threshold questions would be, "Where does one start and how does one assess periodic or year-to-year changes in ability to pay?" There are bound to be differences of opinion among those who are best informed on each of these questions. They are the principal stumbling blocks to technical implementation of that concept as we understand it.

**Senator Steuart:** Was your study on Alberta farms?

**Mr. Banks:** No, sir. On behalf of the Province of Alberta we made a study of railway costs which correspond to Mr. Snavelly's study of variable costs and we also, at the instruction of the Alberta Government, looked at Mr. Snavelly's suggestions for a contribution from grain. We were asked to comment on those suggestions, and, if we did not agree with them, to advance suggestions of our own. We identified some positive features and, I suppose it is natural to say, more negative features in Mr. Snavelly's suggestions. Then we went on with several ideas that he had not mentioned, among which was linking the freight rates to the ability to pay. In the course of making that suggestion we were asked very briefly to examine how one could implement that concept. In investigating that question we stumbled over the available statistics and how they could be applied to varying freight rates with the results that I have just expressed here.

**Mr. Snavelly:** Could I make a comment?

**Senator Steuart:** Perhaps while you are commenting on that subject, you might keep in mind Senator Roblin's question of the farmer's ability to pay. We are looking at a bill to move grain. I am sure that we are all aware that it would avail us very little if we save the railroads and break the farmers. I am baffled as to how you would decide the ability of farmers to pay. I am sure that you would be dealing with western grain farmers and then the comparison between small farmers and large farmers, farmers who have been in business a long time and own their machinery outright and farmers just starting up and so on.

**Mr. Snavelly:** What I would like to suggest about what must be considered when you come to the question of ability to pay—and perhaps it falls in with Mr. Banks' statement about where one starts—is that it seems to me, perhaps because of the wrongful influence of history, that it always becomes a confrontation between the railways wanting freight revenues and the farmers' ability to pay those revenues.

The question is really much bigger than that. As I see it, in very simple terms, there is an amount of money paid at the port, to keep life simple, for the grain which is exported. There is a total number of dollars put into the system from the

[Traduction]

à la conclusion que si l'on décidait un jour de lier les taux du transport ferroviaire à la capacité de payer, les questions essentielles à poser seraient les suivantes: «Où commence-t-on et comment pouvons nous faire une évaluation périodique ou annuelle de la variation de la capacité de payer»? Il est inévitable que les avis diffèrent chez ceux qui sont les mieux informés sur chacune des ces questions. Or, ces deux questions sont la pierre d'achoppement sur laquelle bute l'application de cette notion telle que nous la concevons.

**Le sénateur Steuart:** Votre étude portait-elle sur les exploitations agricoles de l'Alberta?

**M. Banks:** Non, monsieur. Nous avons effectué, pour le compte de l'Alberta, une étude des coûts du transport ferroviaire qui correspond à l'étude des coûts variables réalisée par M. Snavelly. En outre, à la demande du gouvernement de l'Alberta, nous avons examiné les propositions de M. Snavelly en ce qui concerne une contribution provenant du transport du grain. On nous a demandé de donner notre avis sur ces suggestions et d'en proposer de nouvelles si nous n'étions pas d'accord avec elles. Parmi les suggestions de M. Snavelly, nous en avons trouvé de valables et, c'est sans doute naturel, d'autres qui nous ont semblé moins heureuses. Nous avons ensuite soumis plusieurs idées qui ne figurent pas dans l'étude de M. Snavelly, entre autres celle de lier les tarifs du transport ferroviaire à la capacité de payer des agriculteurs. À cet égard, on nous a demandé de voir un peu comment on pourrait appliquer cette notion. C'est en étudiant cette question que nous nous sommes intéressés aux statistiques existantes et à la façon dont on pourrait s'en servir pour fixer les divers taux, avec le résultat que je viens d'indiquer.

**M. Snavelly:** Puis-je faire une remarque?

**Le sénateur Steuart:** Dans votre commentaire, vous pourriez peut-être garder en mémoire le problème soulevé par le sénateur Roblin, c'est-à-dire la capacité de payer des agriculteurs. Nous sommes en train d'étudier un projet de loi sur le transport du grain. Je suis persuadé que nous nous rendons tous compte qu'il serait vain de sauver les chemins de fer au prix de la faillite des agriculteurs. Je me demande bien comment vous allez pouvoir déterminer la capacité de payer des agriculteurs. Je suis sûr qu'il s'agira des producteurs de grains de l'Ouest, mais va-t-on pouvoir tenir compte des différences entre petits agriculteurs et grands agriculteurs, et entre ceux dont l'exploitation est déjà bien établie et qui ont fini de payer leur équipement et ceux qui ne font que commencer?

**M. Snavelly:** Lorsqu'on arrive à la question de la capacité de payer—et ce que je vais dire recoupe un peu ce à quoi M. Banks faisait allusion lorsqu'il disait qu'il faut savoir où commencer—j'ai l'impression qu'on aboutit toujours, peut-être à cause de l'influence néfaste des antécédents historiques, à un conflit entre les intérêts des chemins de fer, qui veulent tirer davantage de recettes du fret, et l'aptitude des agriculteurs à leur fournir ces recettes.

La question est en fait beaucoup plus complexe. Pour en donner un schéma très simple, il y a le montant payé au port pour le grain exporté. Il y a un certain montant total injecté dans le système par les pays importateurs et, pour simplifier,



*[Text]*

importing countries, and to simplify it I will assume it is all f.o.b. port of export. Out of the total dollars certain people have to receive payment. The first to receive payment are the port terminal companies which do certain work. Second on the list are the railways which got the product there, and third are the elevator companies which handled it back at the prairie level. Fourth, the farmers who produced the grain receive payment. Lastly, the marketers of the grain, in this case the Canadian Wheat Board, are compensated. Before one even talks about a subsidy the first question to ask is: Is the total amount of money received at the port of export sufficient to compensate adequately each of those players in the whole operation? I think the answer to that question appears to be no, given the present infrastructure of the system. Therefore, the government really makes a decision, which is to Canada's benefit, to be in the export grain business for a great many reasons. One of the reasons is to add money to that pot in order to make it bigger. The confrontation comes about when the individual farmers' ability to pay is measured by all of the factors mentioned by Mr. Banks, plus what he pays for the Wheat Board to continue in existence, what he pays for the port terminal companies to operate, and what he pays for the elevator companies to handle his grain.

Historically, what has happened is that the three that I have just mentioned sort of receive their piece off the top. They all remain in some degree of reasonable health. I believe it was Mr. Pound of the grain commission who was asked before the house committee with regard to returns some of the wheat pools were making, "Why did you allow them to raise their rates as they have over time?" Mr. Pound's answer was, "We do not want them to get into the mess that the railways are in." Perhaps it would have been the case if it were the elevator companies which received second to last choice of the money that was left over. The situation remains that three of the players are taking off the top of the pot something which resembles a fair compensation, leaving the leftovers for the farmers and the railways. The farmers could afford to pay a lot more if the elevator charges were cut in half and not increased for the next 15 years. They could afford to pay more if the port terminal charges were reduced considerably and not increased and if the Wheat Board could operate at one half its present cost of operations. The farmer's ability to pay rail rates would be considerably greater because there would be a lot more money left over for the railways and the farmers. So when you talk about ability to pay, I think it is wrong to get the debate down to the ability of the farmer to pay rail rates out of this leftover amount of money.

The real question is: What is the ability of the farmer to pay? Historically he produces the grain and employs all these other people to work for him in order to have it sold. That is the way the system has evolved and he, the farmer, is paying each of these subcontractors, if you will, but he does not really have a choice about a great many of them. The Crow rate has been helpful to him. If you want to talk about ability to pay, then talk about the ability of the farmer to pay for the system, not just the railways, elevator companies, ports, and the Wheat Board. We should be asking whether the farmer is able to pay

*[Traduction]*

nous supposons que cette somme est franco à bord au port d'exportation. Sur cette somme totale, il faut que certaines personnes soient payées. Les premiers à être payés sont les exploitants des éleveurs terminaux qui font un certain travail. Viennent ensuite les chemins de fer qui ont transporté le produit jusque là, puis les exploitants d'éleveurs des Prairies. Il y a après les agriculteurs qui ont produit le grain et enfin ceux qui l'ont mis en marché, en l'occurrence la Commission canadienne du blé. Avant même de parler de subventions, il faut se poser une question: le montant total reçu au port d'exportation est-il suffisant pour rémunérer convenablement tout le monde? La réponse à cette question semble être négative compte tenu de l'infrastructure actuelle du système. Par conséquent, le gouvernement décide en fait, dans l'intérêt du Canada, de participer à l'exportation du grain et ce, pour un certain nombre de raisons. Il le fait entre autres pour grossir la cagnotte. Là où on aboutit à un problème, c'est lorsqu'on mesure la capacité de payer de chaque agriculteur à partir des chiffres mentionnés par M. Banks, en tenant compte en plus de ce que chacun doit payer à la Commission canadienne du blé, aux exploitants des éleveurs portuaires, et aux exploitants des éleveurs.

Depuis toujours, les trois catégories que je viens de mentionner sont en quelque sorte payées en premier. Elles sont toutes à peu près en bonne posture. C'est à M. Pound, je crois, de la Commission canadienne des grains, qu'un comité de la Chambre étudiant les bénéfices de certaines coopératives de blé avait demandé «Pourquoi leur avez-vous permis d'augmenter régulièrement leurs taux comme ils l'ont fait?» M. Pound a répondu «Nous ne voulons pas qu'elles se retrouvent dans le même pétrin que les chemins de fer.» C'est peut-être ce qui serait arrivé si c'étaient les exploitants d'éleveurs qui avaient été payés les avant-derniers. Il reste que trois des intéressés prélèvent les premiers une rémunération qui semble raisonnable, ne laissant que les restes aux agriculteurs et aux chemins de fer. Les agriculteurs pourraient payer des frais de transport bien supérieurs si les frais d'éleveur étaient coupés de moitié et gelés pendant quinze ans. Ils pourraient payer bien davantage si les frais d'éleveurs portuaires étaient considérablement réduits et non augmentés, et si la Commission canadienne du blé pouvait diminuer de moitié ses frais d'exploitation. La capacité de payer des agriculteurs serait beaucoup plus grande parce qu'il resterait, sur la cagnotte initiale, bien plus d'argent pour les chemins de fer et les agriculteurs. Par conséquent, lorsqu'on parle de la capacité de payer, je crois qu'il ne faut pas se borner à l'évaluer à partir de ce qu'on laisse aux agriculteurs.

La vraie question est la suivante: Qu'est-ce que les agriculteurs peuvent payer? Depuis toujours, ils produisent le grain et emploient tous ces autres intermédiaires pour le vendre. C'est ainsi que le système a évolué et l'agriculteur paie chacun de ces sous-traitants, en quelque sorte, mais il n'a pas vraiment le choix dans la plupart des cas. Le tarif du Nid-de-Corbeau lui a rendu service. Si vous voulez parler de la capacité de payer, parlez alors de la capacité de l'agriculteur de payer pour le système, non seulement les chemins de fer, mais aussi les exploitants des éleveurs des Prairies et des ports, ainsi que la



[Text]

for the system. If he is not then the federal government will have to put sufficient money into the pot to enable him to pay for the system, that is, if the government wants the system to remain in existence. I think it is very wrong to focus this debate on the ability of the farmer to pay rail rates after everyone else who participates in this system has taken their cut off the top leaving the farmer to deal with what is left over. That is the wrong approach to take with respect to this problem.

**Senator Steuart:** I have the feeling that what you are saying is that everyone is hollering "Thief" but the farmer. I guess he is, too—he should be. Unfortunately, at this stage of the game we are not dealing with all the other costs. In fact, we do not not even know what they are in some cases. We have to deal with what is before us. Your view is larger and a good deal more philosophical than the one we need to take. It may be that some studies have been done—you did not do that study, did you?

**Mr. Snavelly:** No, sir, I did not.

**Senator Steuart:** We are not doing it here. I agree with you when you ask how many people are living off the farmer's bushel of grain. But in your list of where the farmer should come I think we should place him first and then list everybody after that. However, I am afraid that is not the way it happens.

**Senator Roblin:** I have a great many figures here about who lives off the farmer but I will spare you them for the time being.

**Senator Steuart:** Including us.

**Senator Roblin:** Including us. We are pretty high on the totem pole.

Just as a matter of interest, and in order to illustrate why the issue is important, according to Statistics Canada in terms of constant 1971 dollars the net farm income, considering all farms in all three prairie provinces, was about \$5,000 in 1982. It was about \$5,000 in 1972. In one year it even got up to \$11,000—hallelujah!

**Senator Steuart:** Is that net income?

**Senator Roblin:** The average net farm income was \$11,000 in 1975. That was the peak year. This report states "all farms" but everyone on the prairies knows that the number of farms has been diminishing greatly over the last ten years. I would suspect that that fact is not reflected in these statistics and that it is really a bit worse than what I am saying. The relevance of the situation really has nothing to do with other people who live off the farmers—and I think your comment with respect to that is well taken. The fact is that under the Crow plan we will raise the freight rate per tonne from \$4.89 to \$13.67 in 1987-88 and to \$21.80 in 1990-91. Those are very substantial increases.

[Traduction]

Commission canadienne du blé. Nous devrions nous demander si l'agriculteur est en mesure de payer pour ce système. Dans le cas contraire, le gouvernement fédéral devra, s'il veut effectivement que le système continue d'exister, apporter une contribution suffisante pour permettre aux agriculteurs de payer les divers intermédiaires de ce système. Je crois qu'on a grandement tort d'axer ce débat sur la capacité des agriculteurs de faire face aux taux pratiqués par les chemins de fer après que tous les autres intéressés se sont payés en laissant les agriculteurs se débrouiller avec les restes. C'est une mauvaise façon d'aborder le problème.

**Le sénateur Steuart:** J'ai l'impression que vous dites en fait que tout le monde crie «au voleur» sauf les agriculteurs. J'imagine que c'est ce qu'ils pensent eux aussi; du moins ils le devraient. Malheureusement, à cette étape-ci, nous ne traitons pas de tous les autres coûts. En fait, nous ne savons même pas de quel ordre ils sont dans certains cas. Nous devons nous contenter d'étudier ce qu'on nous soumet. Vous avez une vue de la question beaucoup plus vaste et philosophique qu'il n'est nécessaire pour nous. Certaines études ont peut-être déjà été effectuées—vous n'avez pas étudié la question sous cet angle, n'est-ce pas?

**M. Snavelly:** Non, monsieur.

**Le sénateur Steuart:** Ce n'est pas non plus notre mandat. Vous avez cependant raison de vous demander combien de personnes fait vivre la production de grains des agriculteurs. Selon moi, les agriculteurs devraient venir en tête de liste, mais je crains que ce ne soit pas le cas.

**Le sénateur Roblin:** J'ai beaucoup de données sur tous ceux que les agriculteurs font vivre, mais je vous épargnerai ces détails pour le moment.

**Le sénateur Steuart:** Y compris nous.

**Le sénateur Roblin:** Y compris nous-mêmes. Nous figurons en bonne place

A titre d'information, et pour donner une idée de l'importance de la question, je vous dirai que, d'après Statistique Canada, en dollars constants de 1971, le revenu net moyen tiré de l'agriculture pour l'ensemble des exploitations agricoles des trois provinces des Prairies se chiffrait à environ 5 000 \$ en 1982. Il était approximativement de 5 000 en 1972. Une année, il est même grimpé à 11 000 \$—Alléluia!

**Le sénateur Steuart:** C'est le revenu net?

**Le sénateur Roblin:** Le revenu net moyen tiré de l'agriculture était de 11 000 \$ en 1975. Dans le rapport, on dit qu'il s'agit de «l'ensemble des exploitations agricoles», mais tout le monde sait, dans les Prairies, que le nombre d'exploitations a beaucoup diminué depuis dix ans. Je pense que ces chiffres ne reflètent pas cette baisse et que la situation est en fait encore plus mauvaise. L'intérêt de ces chiffres n'a en fait rien à voir avec les autres personnes que les agriculteurs font vivre, et je crois que vos remarques à cet égard sont appréciées. Il reste que, selon les projets relatifs au tarif du Nid-de-Corbeau, nous allons faire passer le taux par tonne de 4,89 \$ à 13,67 \$ en 1987-1988, puis à 21,80 \$ en 1990-1991. Ce sont là de très grosses augmentations.

[Text]

I am not arguing that the farmer should not pay some of the burden. I am concerned that no one has given sufficient thought, in my opinion, to the question of the farmer's ability to pay. His prices are not set in a protected domestic market while his costs are. His prices are set in the international market. To mandate an increase which is so considerable without giving any serious consideration to what it means to the farmer when you get through with him bothers me.

I know we have to do something, and I am not quarrelling with the general thrust of the bill in any way, Mr. Chairman. There are a great many good things in it. However, I do want someone to comfort me about this problem with respect to the ability to pay and the marked escalation in freight costs which we are mandating, in light of our experience over the last ten years with respect to farm prices. I am bothered by this aspect.

**Senator Steuart:** Is this not a question which really should be asked of the people who drafted the bill?

**Senator Roblin:** I think you are absolutely right.

**Senator Steuart:** They are telling us how they arrived at these figures and that they do not agree on them. They are also telling us the background with respect to how they arrived at these figures. Obviously, someone in the government, perhaps Mr. Gilson, looked at them and balanced them.

**Senator Roblin:** The question was triggered by the testimony of Mr. Banks, which I wanted to explore. I agree with you that he will not be able to give us the answer. I suspect that it will be a political answer rather than an administrative one in any case. However, I appreciate the chance of being able to ventilate my feelings a bit.

**The Chairman:** Any more questions, senators?

**Senator Roblin:** I have more questions, but I am not going to give you the full bore today, Mr. Chairman. I use that word consciously—it is a bit of a pun.

**Senator Steuart:** A full load?

**Senator Roblin:** That is right, it is a pretty good load. There is a pretty good joke about that which you probably know.

I want to ask the witnesses whether any one of them can tell us anything about this question of the economic distortions which are evident in the western agricultural economy. Not so much the distortions which are currently present, but the opportunities that a new deal on the Crow will give us to minimize the distortions? That is bound up, of course, with the question of who will receive the money, whether it will be the farmers or the railways.

I am of the opinion that we would probably make better headway against the economic distortions if the farmer were to receive the moneys as opposed to the railways. I am not sure that I am right on that, but I wonder if the witness can give us any testimony or give us their opinion, if they have no facts. If they have not looked at it, well and good, but if they have, I should like to hear their comments.

[Traduction]

Je ne prétends pas que les agriculteurs ne devraient pas assumer une partie de ce fardeau. Ce qui m'inquiète, c'est que personne n'a suffisamment pensé, à mon avis, à la capacité de payer des agriculteurs. Les prix ne sont pas fixés dans un marché intérieur protégé, mais les coûts de production le sont. Les prix sont établis sur les marchés internationaux. Je n'aime pas que l'on décrète une si forte augmentation sans vraiment étudier les répercussions sur les agriculteurs.

Je sais bien qu'il faut faire quelque chose, monsieur le Président, et je ne conteste pas l'essentiel du projet de loi. Il contient beaucoup d'éléments valables. Néanmoins, j'aimerais être assuré qu'on veillera à analyser la capacité de payer des agriculteurs et la forte escalade des coûts du transport que nous allons entraîner à la lumière de l'évolution des prix des produits agricoles depuis dix ans. Cet aspect de la question m'inquiète.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce qu'on ne devrait pas en fait poser cette question aux personnes qui ont rédigé le projet de loi?

**Le sénateur Roblin:** Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Steuart:** Ils nous ont dit sur quoi ils se sont fondés pour arriver à ces chiffres et ont admis qu'ils ne s'entendent pas sur ces chiffres. De toute évidence, quelqu'un au gouvernement, peut-être M. Gilson, les a étudiés et les a équilibrés.

**Le sénateur Roblin:** Cette question a été suscitée par le témoignage de M. Banks, que je voulais approfondir. Je suis d'accord avec vous. Il ne pourra pas nous donner la réponse. De toute façon, j'ai bien l'impression que ce sera une réponse d'ordre politique et non administratif. Je suis quand même heureux d'avoir pu dire un peu ce que je pense.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, sénateurs?

**Le sénateur Roblin:** J'en ai d'autres, mais je ne vais pas vous infliger tout mon chargement aujourd'hui, monsieur le Président. J'utilise ce terme délibérément—je suis d'humeur blagueuse.

**Le sénateur Steuart:** Un plein wagon de questions?

**Le sénateur Roblin:** C'est ça. Tout un wagon. Il y a une bonne blague là-dessus que vous connaissez sans doute.

Est-ce qu'un des témoins pourrait nous parler un peu de la question des distortions économiques que l'on observe dans l'économie agricole de l'Ouest? En fait, j'aimerais que les témoins ne nous parlent pas tant des distortions elles-mêmes que de la possibilité de les minimiser par un nouvel accord sur le Nid-de-corbeau. Cette question est reliée bien entendu à celle de savoir si ce sont les agriculteurs ou les compagnies ferroviaires qui recevront l'argent.

Je pense personnellement que le moyen le plus sûr de réduire les distortions économiques serait de payer les agriculteurs plutôt que les compagnies ferroviaires. Je ne suis pas certain d'avoir raison, et je me demande si les témoins pourraient nous éclairer ou nous dire tout simplement ce qu'ils en pensent. S'ils n'ont pas examiné la question, tant pis; mais s'ils l'ont fait, j'aimerais qu'ils me communiquent leurs observations.



## [Text]

**Mr. Snavelly:** I certainly have no facts, but I can give you an opinion from two aspects.

I am obviously not sure to what extent the existing Crow rate has created distortions. In my view, it is a fundamental principle that, any time and through whatever action, one price is held at a level different from its economic price, that, in itself, creates some kinds of distortions. If you do not allow economics to play their role in regulating prices, some distortion is created. The more practical aspect of the matter is that western groups are saying that there are great distortions and others are saying that there are very few distortions.

I can only suggest that the entrance of the Quebec agriculture group—the exact name of which I cannot recall—into what was considered to be very much a western problem suggests that they believe that if the existing rate structure disappears it will do something for the western meat producer, and that that will harm them. If they believe that, there is at least a perception that there is a distortion in favour of western farmers and meat producers resulting from the existing rate structure. So westerners are saying “yes” and somebody on the other end is also saying “yes” by virtue of not wanting the rate level to change.

I strongly agree with Senator Roblin. I think the original bill introduced by Mr. Pepin, which had the “pay-the-producer plan” in it was better. In fact, I think the Gilson recommendation was even stronger in that regard and had many advantages over the “pay-the-railway plan.” I think the pay-the-producer plan offered the opportunity for some trucking of grain when trucking was indeed a more efficient way than rail of moving grain. I am not saying that large quantities would be shipped by truck, but I think there is some room in the grain movement system for trucking.

The pay-the-railway plan, in effect, keeps the railway monopoly on grain intact because the farmer does not make the decision as to what to do with his money, it is simply paid to him and he pays a lesser amount.

The existing bill, because of its inflation sharing, will, in time, have some of the advantages of the pay-the-producer plan because the producer will be paying a larger share, but that will not happen as rapidly as it would have if the Gilson plan or the initial Pepin bill had gone forward.

As far as I am concerned, it is very simple; if I were to give you \$100 and you elected what to do with it, you would make, as a business-man, a farmer, or whatever, a decision that is best for you, whereas if I were to give the railways \$70 and just charged you \$30, then you would always ship by rail whether that was the best way or not because you would be only spending \$30 of your money.

If I were to give you \$100 and you could sell your grain at different places and come out spending \$80 of the \$100, you would end up with \$20 in your pocket and you would make that rational judgement, but if I were to give it to someone else and tell you that it is \$30 out of your pocket, then you would

## [Traduction]

**M. Snavelly:** Je n'ai rien de concret, mais je peux vous donner mon avis en me fondant sur deux choses.

Je ne sais évidemment pas dans quelle mesure le tarif du Nid-de-corbeau actuel a créé des distorsions. Selon moi, il va de soi que, lorsqu'un prix est fixé artificiellement, par quelque moyen que ce soit, cela crée des distorsions. Si vous ne laissez pas les facteurs économiques jouer leur rôle dans l'établissement des prix, il s'ensuit des distorsions. L'aspect le plus pratique de la question, c'est que des groupes de l'Ouest affirment qu'il y a de grandes distorsions alors que d'autres soutiennent qu'il y en a très peu.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que l'intervention du groupe d'agriculteurs du Québec, dont je ne me rappelle pas le nom, dans un problème qu'on croyait propre aux gens de l'Ouest laisse entendre que, si la structure tarifaire actuelle disparaît, les producteurs de viande de l'Ouest s'en ressentiront et les Québécois en souffriront. Si c'est vraiment ce qu'ils croient, ce serait donc que la structure tarifaire actuelle crée des distorsions en faveur des agriculteurs et des producteurs de viande de l'Ouest. Par conséquent, les gens de l'Ouest disent «oui», du même que des agriculteurs de l'autre bout du pays parce qu'ils ne veulent pas que le tarif change.

Je suis tout à fait d'accord avec le sénateur Roblin. Je pense que le projet de loi original présenté par M. Pepin, qui comportait une «formule de paiement aux producteurs», était préférable. En fait, la recommandation du rapport Gilson allait encore plus loin et présentait de nombreux avantages par rapport à la «formule de paiement aux compagnies ferroviaires». Je pense que la formule de paiement aux producteurs offrait la possibilité de recourir au camionnage si c'était en fait un moyen de transport plus efficace que le rail. Je ne dis pas que de grandes quantités de grain seraient acheminées par camion, mais ce serait à mon avis une solution possible.

La formule du paiement aux compagnies ferroviaires garde intact le monopole de ces dernières, parce que l'agriculteur n'a pas à décider quoi faire avec son argent; il paie tout simplement un montant moindre.

Le projet de loi actuel, en raison des dispositions qu'il prévoit au sujet de l'inflation, offrira à un moment donné certains des avantages de la formule de paiement aux producteurs, parce que leur quote-part sera plus élevée, mais qu'elle n'augmentera pas aussi rapidement que si le plan Gilson ou le projet de loi initial de M. Pepin avait été adopté.

Pour moi, c'est très simple; si je vous donnais 100 \$ et que vous puissiez en faire ce que vous voulez, vous prendriez, en tant qu'homme d'affaires ou agriculteur, peu importe, la décision la plus sage pour vous; alors que si je donnais 70 \$ aux compagnies ferroviaires et vous en demandais 30 seulement, vous expédieriez toujours vos grains par rail, même si ce n'était pas le meilleur moyen de transport, parce que vous ne débourserez que 30 \$ de votre poche.

Si je vous donnais 100 \$ et que vous puissiez vendre vos grains à divers endroits en dépendant 80 \$ seulement, vous vous retrouveriez avec 20 \$ de plus en poche et c'est sûrement la solution que vous choisiriez. Par contre, si je donnais l'argent à quelqu'un d'autre et si je vous demandais seulement



[Text]

stay with that system because that becomes the least costly system to you even though there is a better system.

As I said, that is my opinion and I have no facts

**Senator Roblin:** Oddly enough, I got the impression that Canadian Pacific did not mind the farmer receiving the money.

**Mr. Snavelly:** I think that railways have properly taken a position of being neutral on this issue. I do think that for their own selfish interests the pay-the-railway plan is better for them than the pay-the-producer plan.

**Senator Steuart:** It is not quite as simple as that, though. If the farmers make a decision to truck the grain, then the municipalities will have to decide to upgrade the roads. It gets fairly complicated if you are to include the current rail system and the current elevator system. Those decisions may or may not be forced on the farmers or the municipalities or other levels of government insofar as the maintenance of roadways or elevators are concerned.

**Mr. Snavelly:** I think, as Mr. Banks has stated, and with which I heartily agree, there is no simple answer to any issue raised by this problem. It is very complex. That is a secondary result of using trucking. There are arguments that the roads will be built in any event because the public will demand a better road system over time.

I agree that it is easy to make a very simple statement, but there are many, many ramifications to any simplistic statement, particularly in this whole area because it goes far beyond the simple question of what the railways should be paid for hauling grain. That brings us into another arena.

**Mr. Banks:** I agree with that last statement without qualification.

**Senator Roblin:** The problem is that that leads us right into branch line abandonment and Senator Steuart and I know the consequences of that. Against that there is the argument that Canadians have a constitutionally built-in reluctance to act when they shouldn't. Perhaps it is better to bite the bullet and get this over with than bang it around forever. However, that is a personal opinion and should not be part of our discussion.

**Mr. Banks:** Since you asked about distortions, I think it is important to stress the fact that the Crow is only the most dramatic of the distortions which have been introduced by government's intervention into commercial affairs. There are many others in the field of transportation alone within Canada, such as the Maritime freight rates, the St. Lawrence Seaway freight rates, and the government injecting money into road building. One could go on and on, so the Crow is not alone in introducing distortions and should not be singled out as though it were unique in that respect.

**Senator Roblin:** Only in that it presents us with an opportunity to do something about them.

[Traduction]

30 \$, vous vous en tiendriez à ce système parce qu'il serait le moins coûteux pour vous, même s'il n'est pas le meilleur.

Comme je vous l'ai dit, ce n'est qu'une opinion; je n'ai rien de concret.

**Le sénateur Roblin:** C'est étrange, mais j'ai eu l'impression que le Canadien Pacifique ne s'opposait pas à ce que ce soit l'agriculteur qui reçoive l'argent.

**M. Snavelly:** Je pense que les compagnies ferroviaires sont restées neutres sur le sujet et qu'elles ont eu raison de le faire. Je ne pense pas non plus que ce soit par pur intérêt étant donné que la formule du paiement aux compagnies ferroviaires serait plus avantageuse pour elles que la formule du paiement, aux producteurs.

**Le sénateur Steuart:** Ce n'est pas aussi simple que ça en a l'air. Si les agriculteurs décidaient d'expédier leur grain par camion, alors les municipalités devraient procéder à la réfection des routes. Les choses se compliquent s'il faut inclure le réseau ferroviaire et le système d'élevateurs actuels. Ces décisions peuvent être imposées aux agriculteurs ou aux municipalités ou à d'autres paliers de gouvernement en ce qui concerne l'entretien des routes ou des élévateurs.

**M. Snavelly:** Je pense, comme M. Banks l'a dit, et je suis entièrement d'accord avec lui, qu'il n'y a de réponse simple à aucune des questions soulevées par ce problème. C'est très complexe. C'est une conséquence du camionnage. Certains affirment qu'on construira des routes de toute façon parce que le public exigera un jour un meilleur réseau routier.

Je conviens qu'il est facile de faire une déclaration, mais il y a de nombreuses ramifications à toute déclaration, si simple soit-elle, parce qu'il ne suffit pas de se demander combien il faudrait payer les compagnies ferroviaires pour le transport du grain. D'autres considérations entrent en ligne de compte.

**M. Banks:** Je n'ai rien à ajouter à cela.

**Le sénateur Roblin:** Cela nous amène à parler du délaissement d'embranchements, et le sénateur Steuart et moi-même en connaissant les conséquences. Et puis il y a l'argument selon lequel les Canadiens hésitent toujours à agir lorsqu'ils ne devraient pas. Il serait peut-être préférable de battre le fer pendant qu'il est chaud. Quoi qu'il en soit, c'est une opinion tout à fait personnelle qui ne devrait pas entrer en considération dans notre discussion.

**M. Banks:** Étant donné que vous avez parlé de distortions, j'en profite pour ajouter que le Nid-de-corbeau n'est que la plus grave des distortions créées par l'intervention du gouvernement dans les affaires commerciales. Il y en a de nombreuses autres, dans le domaine du transport seulement, engendrées par exemple par les taux de transport dans les Maritimes, les taux de transport sur la voie navigable du Saint-Laurent et l'injection de deniers publics dans la construction de routes. La liste est longue; le tarif du Nid-de-corbeau n'est pas le seul à avoir créé des distortions et il ne faudrait pas en parler comme d'un phénomène unique.

**Le sénateur Roblin:** Seulement, dans ce cas-ci, nous avons la possibilité d'agir.

[Text]

**Mr. Banks:** I think it is fair to say that Mr. Snavelly is right when he says that this whole inquiry is only addressing one or two factors in a very complicated system.

**Senator Roblin:** I bought that.

**The Chairman:** If there are no further questions, I should like to thank our witnesses for their contribution to our deliberations. I should also like to thank you for the speedy reply to our request to appear before the committee, having in mind the long journey you had to make.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, because I am the person who requested that these gentlemen appear before the committee, I feel that I should add a word or two of appreciation. I should also say that I am very gratified that the Chairman acceded to my request. I appreciate also that the witnesses came on such short notice.

The committee adjourned.

[Traduction]

**M. Banks:** Je pense que M. Snavelly a raison lorsqu'il dit que l'étude entreprise ne porte que sur un ou deux éléments d'un système très compliqué.

**Le sénateur Roblin:** J'ai compris.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier nos témoins pour leur contribution à nos délibérations. J'aimerais également les remercier d'avoir accepté de venir témoigner dans de si brefs délais, étant donné le long voyage que cela les a obligés à faire.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, comme c'est moi qui ai demandé à ces messieurs de comparaître devant le Comité, je tiens à les remercier personnellement. Je sais gré au président d'avoir bien voulu accéder à ma demande, et aux témoins, d'avoir bien voulu nous rencontrer si rapidement.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From R.L. Banks & Associates, Inc.:*

Mr. R. L. Banks, Washington, D.C., U.S.A.

*From Travacon Research Limited, Renton, Washington,  
U.S.A.:*

Mr. John Edsforth, President.

*From Snavely, Kings & Associates, Washington, D.C., U.S.A.:*

Mr. Carl Snavely, President.

*De R.L. Banks & Associates, Inc.:*

M. R. L. Banks, Washington, D.C., États-Unis.

*De la Travacon Research Limited, Renton, Washington,  
États-Unis:*

M. John Edsforth, président.

*De la Snavely, Kings & Associates, Washington, D.C.,  
États-Unis:*

M. Carl Snavely, président.



101  
019  
-183

First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday, October 6, 1983

Le jeudi 6 octobre 1983

Issue No. 37

Fascicule n° 37

### Fourth proceedings on

The Subject-matter of Bill C-155, An Act to  
facilitate the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

### Quatrième fascicule concernant

La teneur du  
projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, 22nd September 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*



**PROCÈS-VERBAL**

LE JEUDI 6 OCTOBRE 1983  
(71)

*[Texte]*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 20, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Langlois, Marshall, McElman, Petten, Riley et Steuart. (7)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Frith et Roblin.

*Également présent:* Du service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De la Commission canadienne des transports:*

Mr. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au développement économique:*

Mr. Arthur Kroeger, secrétaire.

Conformément à son ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.»

Les témoins répondent aux questions.

À 12 h 26, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

THURSDAY, OCTOBER 6, 1983  
(71)

*[Translation]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:20 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Langlois, Marshall, McElman, Petten, Riley and Steuart. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Frith and Roblin.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-155, intituled "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The witnesses replied to questions.

At 12:26 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, October 6, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 11.15 a.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable Senators, last week we briefly discussed the procedure we should adopt in committee in carrying out a clause-by-clause study of the bill.

Are we ready to go through the bill on a clause-by-clause basis?

**Senator Roblin:** Who are the witnesses appearing this morning?

**The Chairman:** Mr. Kroeger is present, as is Mr. Thompson from the CTC, and other advisers from the Department of Transport.

**Senator Roblin:** I do not want to beat the poor old Crow to death any more than I have—somebody has said "Eat it".

In any event, there are other areas I should like to explore with these gentlemen, if I may, but if you wish to study the bill on a clause-by-clause basis, I will see if I can slip in my questions then.

**The Chairman:** We can start by clearing up any ambiguities there are and then proceed to a clause-by-clause study of the bill.

**Senator Roblin:** Thank you, Mr. Chairman. I am somewhat distracted this morning because we have the Manitoba language question coming up and I am not on the bit very much.

I am not sure whether my questions can be answered comfortably by the witnesses, but I have questions relating to the various proposals that have been made with respect to who will receive the moneys, the railways or the farmers. I know that the government has gone from its original 50/50 position to giving nothing to the farmers and 100 per cent to the railways. There have been some impressive suggestions made to distribute the moneys otherwise. I think the Manitoba Farm Bureau proposal is to revert to the original suggestion of Gilson; that is to say, distribute the moneys 20 per cent to the railways and 80 per cent to the farmers. That was arrived at on the ground that, principally, it would have a beneficial effect on the development of the western economy, in that it would divert the interest from exporting unprocessed products to the possibility of more processing within the country—more value added within the country—which I think is generally thought to be a better thing.

The Manitoba Farm Bureau has offered proposals as to how the 20/80 split should be determined, but the committee studying this did not accept their proposal.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 6 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit à 11 h 15 aujourd'hui pour étudier la teneur dudit projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, la semaine dernière nous avons discuté brièvement de la procédure à adopter en comité pour l'étude article par article du projet de loi.

Sommes-nous prêts à commencer cette étude article par article?

**Le sénateur Roblin:** Quels sont les témoins qui comparaitront ce matin?

**Le président:** M. Kroeger est ici, ainsi que M. Thompson de la CCT et d'autres conseillers du ministère des Transports.

**Le sénateur Roblin:** Je ne veux pas continuer à déplumer davantage ce pauvre vieux Corbeau. Un de mes collègues m'a d'ailleurs conseillé de le manger en sauce.

Quoi qu'il en soit, il y a d'autres aspects que j'aimerais explorer avec ces messieurs, si vous me le permettez, mais si vous désirez passer à l'étude article par article du projet de loi, je vais essayer de glisser mes questions dans ce contexte.

**Le président:** Nous pourrions commencer par éclaircir toutes les ambiguïtés et entreprendre ensuite l'étude article par article du projet de loi.

**Le sénateur Roblin:** Merci, monsieur le Président. Je suis un peu distrait ce matin en raison du problème concernant la langue qui se pose au Manitoba.

Je ne suis pas sûr si les témoins pourront répondre facilement à mes questions qui se rapportent aux diverses propositions qui ont été faites concernant le problème qui se pose à savoir qui recevra l'argent, des compagnies de chemins de fer ou des agriculteurs. Je sais que le gouvernement a abandonné sa première idée, soit un partage égal entre les deux et qu'il veut maintenant tout donner aux compagnies de chemins de fer. Il y a eu des instances assez fortes contre cette dernière proposition. Le Manitoba Farm Bureau a proposé que l'on revienne à la proposition originale de Gilson, soit distribuer 20 p. 100 des fonds aux compagnies de chemins de fer et 80 p. 100 aux agriculteurs. On a invoqué essentiellement qu'une telle distribution des fonds aurait un effet bénéfique sur le développement de l'économie dans l'Ouest, étant donné qu'elle rendrait moins intéressante l'exportation des grains non préparés et encouragerait une plus grande transformation ici au pays—soit une valeur ajoutée à nos produits—ce qui, à mon avis, serait de façon générale beaucoup mieux.

Le Manitoba Farm Bureau a proposé une formule de répartition des fonds à 20/80, mais le comité qui a étudié cette question n'y a pas donné suite.

[Text]

From a technical point of view, are there any comments you can make as to, first of all, your feeling regarding the economic rationale involved in the promotion or discouragement of value added agricultural activities in the west, which, it is thought might be the result of giving money to the farmers rather than to the railways? What force is there in that concept, and how would you compare that with what is being proposed?

I mentioned this because we are always concerned in Western Canada about value added products. The big problem is that we are always exporting raw materials. In the case of rapeseed, it is not even milled; the raw seed is exported to Japan, or wherever. The milling or processing is not done in Canada.

The idea is that, if the Crow benefit went to the farmer, generally speaking, there would be a greater incentive to process products on the western plains rather than exporting them in the raw state.

What do you think of that rationale?

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** Mr. Chairman, at the outset I should make a distinction between the features of the two methods of payment in terms of their economic development effect, their effects on transportation efficiency, and so forth on the one hand, and their public acceptability on the other.

To provide a technical response to Senator Roblin in the first instance, in the case of the payments to railways, the principal advantage is that the future beneficiaries will correspond most exactly to the present beneficiaries; that is to say, those who are shipping raw grain by rail for export are the people who traditionally benefit from the Crow rate, and if you take the government's moneys and apply them to a system of payment to the railways, those are the people who will continue to benefit to the same degree.

A second feature of payments to the railways is that, of course, it is administratively simple. In the case of the various models involving payments to producers, the analyses that have been done by the Department of Transport and the Department of Agriculture indicate quite clearly that, in terms of improving the condition of livestock producers in Western Canada, in terms of improving the climate for future processing and diversification in Western Canada, in terms of promoting future increases in the efficiency of the Western transportation system, the system of payments to the producers is superior.

**Senator Stuart:** Who said that?

**Mr. Kroeger:** This is as a result of technical analyses done by the Department of Agriculture and the Department of Transport. As I said to Senator Roblin at the outset, I am making a rather fundamental distinction between what a technical analysis shows about a particular model on the one hand and public acceptability on the other. I am merely talking about what the analyses done by officials indicate about the two models.

**Senator Stuart:** I apologize, I missed that.

[Traduction]

D'un point de vue technique, pourriez-vous nous dire d'abord, ce que vous pensez de la raison invoquée sur le plan économique. La distribution des subventions aux agriculteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer aura-t-elle pour effet d'encourager ou de décourager la recherche de la valeur ajoutée dans les activités agricoles dans l'Ouest? Cette idée est-elle valable comparativement aux propositions actuelles?

J'ai soulevé cette question en raison de notre constante préoccupation dans l'Ouest du Canada à propos de la valeur ajoutée aux produits. Le grand problème vient du fait que nous exportons toujours des matières premières. Ainsi, dans le cas du colza, il n'est même pas moulu; le grain non préparé est exporté au Japon, ou ailleurs. Il n'est ni moulu ni transformé au Canada.

On avance que si la subvention du Nid-de-corbeau allait aux agriculteurs, elle constituerait de façon générale, un plus grand encouragement à transformer les produits bruts dans les plaines de l'Ouest plutôt que de les exporter sous forme de matières premières.

Que pensez-vous de cet argument?

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, ministère d'État au développement économique:** Monsieur le président, j'aimerais dès le début faire une distinction entre les caractéristiques des deux méthodes de paiement en ce qui concerne leurs répercussions sur l'expansion économique, sur l'efficacité du transport, etc., d'une part, et d'autre part, leur acceptabilité publique.

Pour donner une réponse technique au sénateur Roblin, en premier lieu, l'avantage principal qui découle de la formule du paiement aux compagnies de chemins de fer est que les futurs bénéficiaires correspondent exactement aux bénéficiaires actuels; c'est-à-dire que ceux qui expédient le grain non préparé par chemin de fer pour l'exportation sont ceux qui traditionnellement bénéficient du tarif du Nid-de-corbeau, et en vertu d'une formule de paiements des fonds du gouvernement aux compagnies de chemin de fer, ce sont exactement les mêmes qui continueront à en bénéficier.

Une deuxième caractéristique de cette formule, c'est évidemment qu'elle est beaucoup plus simple sur le plan administratif. Quant aux diverses formules de paiements aux producteurs, les analyses faites par le ministère des Transports et le ministère de l'Agriculture démontrent très clairement qu'en ce qui concerne l'amélioration de la condition des producteurs de bétail dans l'Ouest du Canada, l'implantation d'un climat favorable à une plus grande transformation des matières premières et une plus grande diversification des produits dans l'Ouest du Canada et l'amélioration du système de transport dans l'Ouest, elles sont supérieures.

**Le sénateur Stuart:** Qui a dit cela?

**M. Kroeger:** Ces faits ont été démontrés à la suite d'analyses techniques faites par le ministère de l'Agriculture et le ministère des Transports. Comme je l'ai dit au début au sénateur Roblin, je fais une distinction fondamentale entre les résultats d'une analyse technique concernant une formule particulière d'une part, et leur acceptabilité pour le public de l'autre. Je me borne à rapporter les résultats des analyses des deux méthodes faites par les fonctionnaires.

**Le sénateur Stuart:** Je m'excuse, je n'avais pas saisi.



[Text]

**Mr. Kroeger:** The various proposals for payments to producers are undoubtedly superior in terms of what they would do for western economic development and for the improvement of transportation efficiency.

There are a couple of down sides. One of them is the so-called dilution effect; that is to say, the government's funds would be spread over a group not all of whom, either at the present time or in the future, are necessarily producing grain for export by rail. Indeed, that is the whole point of the system of payments to the producers—people are not locked into moving raw grain by rail.

The second advantage, which is not particularly serious, is that it is somewhat more administratively complex to run a system of payments to 140 or 150 thousand producers than it is to run a system of payments to two railways, but the analyses done make it fairly clear that, although the Manitoba Farm Bureau model, or the Alberta double eighty model are more complex, they are clearly workable. That could be done.

So, the central issue relates much more to the public acceptability both in Eastern Canada and Western Canada, of the one model as compared to the other. I think that the previous and the present Ministers of Transport have not left any doubt in their public statements that they regard the original model proposed by government as superior in many respects but they bowed to public pressures and made the changes that were announced on May 4.

**Senator Roblin:** In the Manitoba Farm Bureau proposal they deal with the question of dilution, and their solution to that is to increase the ceiling of tonnes that is covered from 31½ to 34. Would that have the effect of substantially reducing the dilution?

**Mr. Kroeger:** I think it would help. The Manitoba Farm Bureau proposal—this is a general observation—represents a considerable refinement over the basic concept that Dr. Gilson developed in the limited time that he had available in the spring months of 1982. There was some very good technical work that was done by the farm bureau in the ensuing months which led to their presentation to the House Standing Committee in which they managed to considerably reduce the dilution problem and some of the other objections that were found to the Gilson model. However, those refinements did not serve to make the Manitoba Farm Bureau model acceptable in the eyes of the "wheat pools", nor did it alleviate the objections in Quebec.

**Senator Roblin:** That is true. The wheat pools have a determined view that the money should go to the railways, period. We may not agree with them, but that is their view.

**Senator Steuart:** I think it is important to consider—and this is as much a philosophical view, as it is, from their point of view, a practical one—that some of their basic concerns about

[Traduction]

**M. Kroeger:** Les diverses propositions concernant les paiements aux producteurs sont certainement supérieures en ce qui concerne leurs effets sur l'expansion économique dans l'Ouest et l'amélioration du système de transport.

Il y a par contre quelques côtés négatifs. Un d'eux est le prétendu effet de dilution; c'est-à-dire que les fonds du gouvernement seraient distribués à un groupe qui, actuellement ou plus tard, ne produira pas nécessairement des grains pour l'exportation par chemins de fer. Évidemment, voilà le cœur de la question; avec le système de paiements aux producteurs, ceux-ci ne sont pas tenus de transporter le grain non préparé par chemins de fer.

Le deuxième point, qui revêt une importance, négligeable, est qu'il est plus complexe, sur le plan administratif d'instaurer un système de paiements à 140 ou 150 milliers de producteurs qu'un système de paiements à deux compagnies de chemins de fer; cependant, les analyses qui ont été faites ont démontré assez clairement que, même si la méthode proposée par le *Manitoba Farm Bureau* ou par le rapport Gilson sont plus complexes, elles sont tout à fait réalisables. Cela pourrait être fait.

Donc, la question centrale qui se pose concerne beaucoup plus l'acceptabilité par le public, à la fois dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, d'une des méthodes par rapport à l'autre. Je crois que le ministre précédent et le ministre actuel des Transports n'ont laissé aucun doute dans leurs déclarations publiques sur le fait qu'ils considèrent le modèle original proposé par le gouvernement supérieur sous bien des aspects, mais ils ont cédé aux pressions du public et apporté les changements annoncés le 4 mai.

**Le sénateur Roblin:** Dans la proposition mise de l'avant par le *Manitoba Farm Bureau*, on traite de la question de dilution, et la solution avancée est d'augmenter le plafonnement du nombre de tonnes de 31½ à 34. Cela adierait-il sensiblement à éviter la dilution?

**M. Kroeger:** Je crois que cela pourrait aider. La proposition du *Manitoba Farm Bureau*—ceci est une observation générale—représente un raffinement considérable du concept de base élaboré par M. Gilson au cours de la période de temps limitée qu'il a eue à sa disposition durant le printemps de 1982. Le *Manitoba Farm Bureau* a fait un très bon travail sur le plan technique au cours des mois qui ont suivi. Ainsi, le mémoire qu'il a présenté au comité permanent de la Chambre propose des solutions permettant de réduire considérablement le problème de la dilution et réfuter certaines des autres objections soulevées à l'égard de la formule Gilson. Toutefois, même ces améliorations n'ont pas réussi à rendre ce modèle acceptable aux yeux des «wheat pools», ni à réfuter les objections du Québec.

**Le sénateur Roblin:** C'est vrai. Les «Wheat pools» insistent sur le principe du paiement direct aux sociétés de chemins de fer. C'est là leur point de vue, encore que nous ne le partageons pas nécessairement.

**Le sénateur Steuart:** Je crois qu'il importe de considérer, sur le plan tant philosophique que pratique, qu'ils craignent essentiellement qu'en fin de compte, les subventions soient

[Text]

the subsidy are that down the road it will be regarded not as a transportation subsidy but as an agricultural one. In population we are still a minority in Western Canada and I have some tendency to agree with them because some large farmers would receive very large payments, if it went 50/50 or whatever formula was used. I can see the press playing this up that the farmers are getting huge payments on an annual basis where it could be seen to be a subsidy to agricultural rather than a subsidy to transportation. This is one of their concerns, and how valid it is, I doubt that anybody can be definite about it. I understand it involves all three wheat pools—Manitoba, Alberta and Saskatchewan.

**Mr. Kroeger:** Yes, all three of them.

**Senator Steuart:** They represent a large number of wheat-growing farmers with the largest number by far being in Saskatchewan. Whether all the wheat pool members agree with them or not is a good question, but they are still in office and they have a tremendous number of democratic meetings and do a great deal of voting so they are representing the views at the moment of the people they represent.

The other point is their concern about the delivery system. They have a very strong concern that by paying the producers, the smaller elevators that are now having trouble surviving will disappear and all kinds of costs and problems will be foisted on to the municipalities, the road system and the smaller farmers. These are their views and, while I do not necessarily agree with all of them, I think those views should be mentioned because they represent a large number of farmers. I find it odd that they seem to be in bed with farmers from eastern Canada.

We always hear that it was the Quebec cattle producers who objected strongly to paying the railroads to keep their subsidy for grain. Were not Ontario farmers just as concerned?

**Mr. Kroeger:** No, sir. I think the Ontario Federation of Agriculture took a position more or less in favour of payment to the railways, but they were not seriously worried about it nor was the Ontario government. The Ontario government was quite prepared to accept the February 1 method of payment model in very sharp contrast to the Quebec government which was strongly opposed to it. One of the curiosities about the debate that took place in Eastern Canada was that in Quebec the most widespread and intense concern was being expressed about increased livestock production from Western Canada flooding the east and, yet, Ontario, which was much closer to the west than Quebec, was really quite relaxed about this. It was one of those features of that debate last February, March and April which was really rather puzzling.

[Traduction]

considérées non pas comme des subventions aux transports mais à l'agriculture. En termes démographiques, nous demeurons une minorité dans l'Ouest du Canada, et je tend personnellement à me rallier à leur position, puisqu'il est vrai que certains grands cultivateurs bénéficieraient ainsi de paiements très considérables, dans l'éventualité d'un partage moitié-moitié ou d'une autre formule de paiement. Je sens que les médias s'empresseront d'exploiter le fait que les cultivateurs toucheraient ainsi d'énormes paiements annuels, qui risquent d'être perçus comme une subvention à l'agriculture plutôt qu'aux transports. C'est là une de leurs principales préoccupations de l'heure, et je crois qu'il est difficile d'évaluer dans quelle mesure elle semble justifiée. Je crois d'ailleurs que ce point de vue est partagé par les «wheat pools» des trois provinces: le Manitoba l'Alberta et la Saskatchewan.

**M. Kroeger:** Oui, toutes les trois.

**Le sénateur Steuart:** Ces organismes regroupent un grand nombre de producteurs de blé, la plus importante concentration étant en Saskatchewan. Il y a lieu de se demander si tous leur membres les appuient à ce sujet, mais chose certaine, ils n'ont pas été renversés. Comme ils tiennent un nombre impressionnant de réunions démocratiques et procèdent à de nombreux votes, on peut en conclure qu'ils font valoir le point de vue actuel des gens qu'ils représentent.

Un autre facteur qui les préoccupe est le système de livraison. En effet, les «wheat pools» craignent beaucoup qu'en rémunérant les producteurs on provoque la disparition des petits éleveurs qui éprouvent déjà certaines difficultés à subsister, et que les municipalités, les systèmes routiers et les petits agriculteurs se retrouvent aux prises avec toutes sortes de problèmes d'ordre pécuniaire et autre. Encore une fois, sans nécessairement y souscrire, je crois que ces points de vue méritent d'être mentionnés puisque ce sont ceux d'un nombre considérable d'agriculteurs. Je trouve curieux qu'ils semblent s'allier avec les agriculteurs de l'Est du Canada.

Nous entendons toujours dire que ce sont les éleveurs de bétail du Québec qui se sont fortement opposés à la formule du paiement aux sociétés de chemins de fer, pour ne pas perdre leur droit à la subvention du grain. Les agriculteurs de l'Ontario ne sont-ils pas touchés eux aussi par cette question?

**M. Kroeger:** Non, Monsieur. Je crois que la Fédération agricole de l'Ontario s'est plus ou moins prononcée en faveur du paiement aux chemins de fer; quoiqu'il en soit, la question ne semblait préoccuper sérieusement ni les producteurs ontariens, ni le gouvernement de cette province. Ce dernier était à toutes fins pratiques disposé à accepter la formule de paiement proposée le premier février, contrairement au gouvernement québécois, qui s'y opposait fermement. Le débat qui a eu lieu dans l'Est du Canada présentait notamment une particularité intéressante en ce sens que le Québec en général semblait se préoccuper intensément de l'envahissement du marché de l'est par un surcroît de bovins provenant de l'Ouest du Canada, tandis que l'Ontario, pour qui la menace de l'Ouest est beaucoup plus rapprochée, ne semblait pas s'en soucier outre mesure. C'est l'une des caractéristiques de ce débat de février, mars et avril derniers qui m'a particulièrement étonné.



[Text]

**Senator Stuart:** I found it puzzling and I still do.

**Senator Roblin:** I think Senator Stuart has given a very fair, and as far as I can judge, accurate statement with respect to the position of the pools. One of our problems, of course, is that western agricultural opinion is divided. I have a certain amount of sympathy for the Minister of Transport and the government who have to try to reconcile all these conflicting views. I think you were right the first time that 50/50 was the best decision you could come to; but it is not to be.

If we can identify an economic component to this thing, as we have done, has any study been made as to just what we are talking about here? It is very well to talk in general terms about economic efficiency, and so on, but has any study been made as to the real impact of the different methods of distributing the Crow money between 100 per cent for the farmers and 100 per cent for the railways?

**Mr. Kroeger:** There were a number of studies undertaken. The one that was most frequently referred to in the government's public statements was an economic model that was done by the Department of Agriculture in which they used certain assumptions and made projections through to the next decade. Speaking from memory, the Department of Agriculture found that, if the Gilson method were implemented, and taking as given certain assumptions they made, then as compared with keeping the Crow rate to 1991, there would be an increase in western livestock production of \$1 billion. I believe the increase in processing that they foresaw was \$500 million. With the change to a system in which the payments are made entirely to the railways where, over time, you do get an alleviation of the economic distortions in western Canada, it takes longer, and the effects achieved by 1991 are less. Therefore, the estimate of the Department of Agriculture is that instead of \$1 billion you would get perhaps \$400 million a year in additional production by 1990, I think it is. There have been some analyses done of the effects of the alternate methods of payment. It was in part to those analyses that I was referring in my initial answer to Senator Roblin.

**Senator Roblin:** You will be reviewing the system in a few years so I presume that you will be making a fairly detailed examination at some time.

**Senator Stuart:** I believe we were told by the minister that the bill did allow for review of the payment. If there is a new minister or a new government three years from now, then they could change it all, if they wished.

**Mr. Kroeger:** Not without going back to Parliament.

**Senator Stuart:** A minor detail.

**Mr. Kroeger:** In answer to Senator Roblin's last observation, had there been a launch of the Gilson system of payment for

[Traduction]

**Le sénateur Stuart:** Je trouve également ce fait curieux.

**Le sénateur Roblin:** Je crois que le sénateur Stuart nous a fait un rapport juste et, pour autant que je puisse en juger, exact sur la position des wheat pools. Évidemment, les divergences d'opinion qui règnent dans le secteur agricole de l'Ouest du pays nous causent certains problèmes. Je sympathise quelque peu avec le ministère des Transports et avec le gouvernement, qui ont tenté de concilier tous ces points de vue opposés. Je crois que vous avez eu raison au départ de proposer ce partage moitié-moitié; dans le contexte c'était sans doute la meilleure décision à prendre, mais il est dit qu'elle ne se concrétisera pas.

S'il est possible de relever une composante économique dans cette affaire, comme nous l'avons fait, des études ont-elles été entreprises sur le sujet? C'est bien beau de parler de façon générale de l'efficacité économique, et ainsi de suite, mais y a-t-il eu des études sur les incidences réelles de ces différentes formules de distribution de l'argent du Nid de Corbeau entre accorder 100 p. 100 aux agriculteurs et 100 p. 100 aux chemins de fer?

**M. Kroeger:** Un certain nombre d'études ont été entreprises en ce sens. Dans les déclarations publiques du gouvernement, celle qui est la plus fréquemment citée est sans doute le modèle économique élaboré par le ministère de l'Agriculture, lequel formulait certaines projections pour la décennie à venir. Si ma mémoire m'est fidèle, le ministère de l'Agriculture y conclut que, dans l'éventualité où la méthode Gilson serait appliquée, et moyennant la réalisation de certaines de leurs projections, le maintien du tarif du Nid de Corbeau jusqu'en 1991 sous-entendrait une augmentation de 1 milliard de dollars dans la production de bétail de l'Ouest du Canada. Je crois que l'augmentation escomptée au niveau du produit de transformation était de l'ordre de 500 millions de dollars. Avec l'adoption d'un système selon lequel les subventions seraient entièrement versées aux sociétés de chemins de fer, et qui aurait pour effet à long terme d'apaiser les distortions économiques dans l'Ouest du pays, les délais à envisager seraient plus longs et les incidences, d'ici à 1991, moindres. Par conséquent, selon les estimations du ministère de l'Agriculture, on peut escompter une augmentation de production annuelle de quelque 400 millions de dollars d'ici à 1990, plutôt que d'un milliard. Les incidences des différentes formules de paiement ont également été analysées. C'est en partie à ces analyses que je me référais dans ma réponse initiale au sénateur Roblin.

**Le sénateur Roblin:** Comme on procédera dans quelques années à un examen du système, je présume que la question sera étudiée en détail.

**Le sénateur Stuart:** Je crois que le ministre nous a déclaré qu'un examen de la formule de paiement est prévu dans le projet de loi. Si, dans trois ans d'ici, nous avons un nouveau ministre ou un nouveau gouvernement, il serait libre de tout changer à sa guise.

**M. Kroeger:** Pas sans l'autorisation du Parlement.

**Le sénateur Stuart:** Ce n'est là qu'un détail.

**M. Kroeger:** En réponse à la dernière observation du sénateur Roblin, si la formule Gilson avait été mise en œuvre pour



*[Text]*

the 1983-84 crop year, then it probably would have been possible to do a valuation in 1985-86 of whether that was at least starting to ease the distortions in the western economy and to ease the disadvantages that the livestock producers were under. I have to say that, with the system of payment to the railways, that easing will be so gradual that I would not expect it to be possible to identify any material changes as early as 1985-86, but it may in 1991.

Concerning Senator Steuart's observation, clause 59(5) of the original bill, which was given first reading on May 10, explicitly calls for a review of the appropriateness of the method of payment of the government commitment.

The Minister of Transport has now proposed a further amendment to the bill which would provide for the task force, with powers under the Inquiries Act, to work from next April until April of 1985 on an in-depth analysis of the alternative methods of payment so it can present its findings to the 1985-86 review. Assuming that the Minister of Transport's amendment can be incorporated into the bill, you will have a two-step process concerning the method of payment. You will have the task force which will, to some extent, be a fact-finding body, and the results of that task force must be presented to Parliament. Then there is the 1985-86 review which will be a somewhat less technically oriented exercise and "small p" political in which the various interest groups in western Canada will sit down and engage in a dialogue about how their conflicting interests might be reconciled in a future method of payment.

**Senator Steuart:** When we talk about value added and the increase in livestock, are we talking about more livestock, that is, larger herds, or are we talking about finishing livestock? Is it not a fact now that, with the Crow rate, western Canadians tend to ship a great deal of cattle down east, and the producers of feed grains ship their feed grain down east, both coming close to the market, and that they do the finishing job down here? Is that where the great increase would come rather than from the individual raising more cattle?

**Mr. Kroeger:** I think it would be a combination of the two. While not being an expert in agriculture, I believe the point Senator Steuart makes is quite right. If you had a system of payment to producers, that should have a very marked effect on feed grain producers.

At the moment, cattle producers in western Canada are paying approximately \$20 a ton more than they should for feed because of the Crow rate. With the system of payments to producers, that distortion would disappear. Therefore, conditions on the prairies should be more favourable to finishing cattle.

*[Traduction]*

la campagne agricole de 1983-1984, il aurait sans doute été possible de déterminer, en 1985-1986, si elle a eu pour effet de réduire les distortions qui sévissent actuellement dans l'économie de l'Ouest du pays et de compenser les désavantages subis par les producteurs de bétail. Je dois préciser qu'avec cette formule de paiement aux chemins de fer, les progrès s'opéreront de façon constante, de sorte qu'il sera difficile d'observer des changements sensibles en 1985-1986, et que les résultats ne pourront guère être appréciés avant 1991.

En ce qui a trait à l'observation du sénateur Steuart, je voudrais signaler que le paragraphe 59b) du projet de loi original, qui est passé en première lecture le 10 mai, prévoit expressément un examen du bien-fondé de la formule de paiement des subventions gouvernementales.

Le ministre des Transports a depuis proposé une nouvelle modification du projet de loi, qui aurait pour effet de conférer au groupe de travail, en vertu de la Loi sur les enquêtes, le pouvoir de procéder, entre le mois d'avril prochain et le mois d'avril 1985, à une analyse exhaustive de diverses formules de paiement, pour présenter ce résultat dans le cadre de l'examen de 1985-1986. En présumant que l'amendement proposé par le ministre des Transports puisse être intégré au projet de loi, nous serons alors en présence d'un processus à deux étapes en ce qui concerne le mode de paiement. D'une part, le groupe de travail se chargera, dans une certaine mesure, de recueillir les faits et présentera ses résultats devant le Parlement. D'autre part, l'examen prévu pour 1985-1986 consistera en un exercice un peu moins technique et à caractère relativement politique, en ce sens qu'il comportera un échange entre les diverses parties intéressées de l'Ouest du Canada, qui tenteront de concilier leurs opinions, de manière à convenir d'une méthode de paiement souhaitable.

**Le sénateur Steuart:** Lorsque nous parlons de la valeur ajoutée et de l'accroissement dans la production de bétail, s'agit-il, dans la pratique, d'une augmentation de l'importance des troupeaux, ou plutôt d'un accroissement des activités de transformation? N'est-il pas vrai qu'à l'heure actuelle, avec le tarif du Nid de Corbeau, les Canadiens de l'Ouest tendent à exporter une bonne partie de leur bétail vers l'Est, et que les producteurs de céréales fourragères tendent à faire de même, pour se rapprocher ainsi du marché, et qu'ils laissent la transformation, dernière étape du travail, se faire dans l'Est? L'augmentation dont nous parlons se situerait-elle à ce niveau plutôt que dans l'importance des troupeaux?

**M. Kroeger:** Je crois qu'il s'agirait d'une combinaison des deux. Sans être expert en agriculture, je suis porté à croire que le sénateur Steuart a raison. Si vous mettez sur pied un système de paiement aux producteurs, il s'ensuivra inévitablement des incidences marquées du côté des producteurs de céréales fourragères.

À l'heure actuelle, les producteurs de bétail de l'Ouest du Canada payent environ 20 \$ de plus la tonne qu'ils ne le feraient en temps normal, ce qui est attribuable au tarif du Nid de Corbeau. Avec un système de paiement aux producteurs, ce genre de distortion serait supprimé. Par conséquent, dans les Prairies, les conditions seraient sans doute plus à la transformation.

[Text]

**Senator Steuart:** So we get our natural advantage with the cattle being next to the feed grain, and that would offset the natural advantage the eastern producer would have in being next to the market.

**Mr. Kroeger:** No doubt there would be other factors which would also come into play, but that is an important one.

**Senator Roblin:** The price that the eastern producer pays for feed grain is really related to the landed cost of the competitive corn brought in from the United States and, therefore, it appears that their cost structure would be upset and, in the opinion of the UGG, is not justified. Nevertheless, there would be some advantages the western people would have, but there would be no disadvantages, in the direct sense, that Quebec would have. This puts an interesting gloss on that argument.

The UGG has also said that, when dealing with regulated products like poultry, it would make no difference: The market is all divided up and nobody is going to be hurt no matter what the price.

**Senator Steuart:** Except the buyers of the chickens—the Colonel!

**Senator Roblin:** That contrasts with the statement of some Manitoba swine and beef producers that paying the railway system would reduce their returns by \$5 a head for hogs and \$30 a head for steers. They are both substantial amounts, and I don't know whether you can verify those figures or not.

**Mr. Kroeger:** I am not speaking to the specific cases to which Senator Roblin refers, but, in a general way, there is no doubt that, if a beef producer is paying \$20 a tonne more for barley than would otherwise be the case, that has to be reflected in his net return from producing a steer.

**Senator Roblin:** Those are the arguments, and we know what we are confronted with, that is, 100 per cent to the railways. We will argue this later on.

Mr. Chairman, I want to thank you for the opportunity you have given me to ask questions. I will now be happy to restrain myself.

**The Chairman:** Shall we proceed with the clause-by-clause study of the bill?

**Senator Steuart:** Since there are 174 amendments which may or may not survive the Speaker's ruling in the other place, how do you plan to deal with this? Can we do a clause-by-clause study of the bill as it is now, and will we come back and do it again after the amendments are passed?

**Senator Bonnell:** Since the other place has not decided, we do not know what we are studying.

**The Chairman:** It should be decided this afternoon.

**Senator Bonnell:** What we are doing is a pre-study. We would look rather ridiculous doing a clause-by-clause study when we do not know what might come out of the other place. I think we would put off the clause-by-clause study until we know what we are studying because, for us to give approval to

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Nous tirons donc un avantage naturel du fait que le bétail est situé à proximité des céréales fourragères, avantage qui aurait pour effet de compromettre celui dont bénéficient les producteurs de l'Est en étant situé à proximité du marché.

**M. Kroeger:** Évidemment, d'autres facteurs entreraient également en ligne de compte, mais c'est là un point important.

**Le sénateur Roblin:** Le prix payé par un producteur de l'Est pour les céréales fourragères est en fait calculé en fonction du prix du maïs sur le marché concurrentiel des États-Unis et, par conséquent, il semble que leur structure de coût risque de se trouver perturbée, ce qui, de l'avis de l'UGG, ne serait pas justifié. Néanmoins, il y aurait certains avantages pour les habitants de l'Ouest, mais il n'y aurait aucun désavantage direct pour le Québec. Cela fausse un peu cet argument.

L'U.G.G. a également déclaré qu'il n'y aurait aucune différence dans le cas des produits réglementés comme la volaille: le marché est déjà réparti et personne n'en souffrira, peu importe le prix.

**Le sénateur Steuart:** Sauf pour les acheteurs de poulets—le Colonel!

**Le sénateur Roblin:** Pourtant, certains producteurs de porc et de bœuf du Manitoba disent qu'ils perdraient 5 \$ sur chaque porc et 30 \$ sur chaque bouvillon s'ils devaient payer le système des chemins de fer. Il s'agit de deux montants importants, et je ne sais pas si vous pouvez vérifier ces chiffres.

**M. Kroeger:** Je ne parle pas des cas particuliers qu'a mentionnés le sénateur Roblin, mais de façon générale, il n'y a aucun doute que si un producteur de bœuf paie 20 \$ de plus la tonne d'orge, cette dépense additionnelle réduira certainement les profits qu'il réalise sur la production de bouvillons.

**Le sénateur Roblin:** Voilà les arguments, et nous savons ce à quoi nous avons à faire, c'est-à-dire 100 p. 100 aux chemins de fer. Nous débatterons cette question plus tard.

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de poser des questions. C'est avec plaisir maintenant que je laisse la parole aux autres.

**Le président:** Devons-nous entreprendre l'étude article par article du projet de loi?

**Le sénateur Steuart:** Étant donné que le président de l'autre endroit doit se prononcer sur 174 amendements, comment avez-vous l'intention de vous y prendre? Pouvons-nous procéder à l'étude article par article du projet de loi tel qu'il est rédigé maintenant, et recommencer une fois les amendements adoptés?

**Le sénateur Bonnell:** Étant donné qu'aucune décision n'a été prise à l'autre endroit, nous ne savons pas ce que nous devons étudier.

**Le président:** La décision devrait être prise cet après-midi.

**Le sénateur Bonnell:** Il s'agit d'une étude préliminaire. Nous aurions l'air un peu ridicule d'entreprendre une étude article par article étant donné que nous ne savons pas ce que va décider l'autre endroit. Je crois que nous devrions attendre pour procéder à cette étude jusqu'à ce que nous sachions



[Text]

something we are studying here today and then find out that the other place has made some amendments to that this afternoon, I think we would look very much like we did not give the bill very sober second thought, but that we gave it a first thought. I suggest we adjourn and come back when we know what we are studying.

**The Chairman:** We know which clauses could be affected by the amendments so we can skip them and deal with the ones which will not.

**Senator Bonnell:** We know what the committee has recommended, but a motion could be made on the floor of the House of Commons to make some other amendments which we don't know about. I do not think we know what we are studying.

**Senator Steuart:** Would there likely be any changes in definitions?

**The Chairman:** The problem facing us today is not a new one. It arises every time we carry out a pre-study of a bill, because we do not have the final draft before us. When the Senate receives the final draft of the bill, we could conduct other meetings of this committee in order to study those clauses which have been amended.

**Senator Bonnell:** Perhaps what we could do, Mr. Chairman, is report back to the Senate that we have conducted a pre-study, that we agree to the principle of the bill, but that we cannot say we agree to all of the clauses of the bill. When the final draft of the bill comes before us, we can then have a committee meeting and consider it clause by clause. Alternatively, we can continue our pre-study when the bill has had second reading in the other place but before it is read for the third time.

**The Chairman:** Until this bill is before the Senate, we are not certain of anything, really.

**Senator Bonnell:** That is right.

**Senator Roblin:** I see nothing wrong with that. That is our customary procedure. As to the pre-study of a bill, it is not a bad idea and there are times when it can be extremely useful. I think that the pre-study has been advantageous to us, with respect to this bill, up to this point, but there is some merit to what Senator Bonnell is saying.

**Senator Bonnell:** I suppose that we could agree to the number of the bill; I do not know whether we could even agree to its title. Seriously, however, I think we could agree to the principle of the bill and we could report that to the Senate this afternoon.

**The Chairman:** Honourable Senators, are there any further comments? There has been another suggestion put forward. We could examine the bill clause by clause, without giving final approval, for the purpose of hearing the opinions of our witnesses on the interpretation of those clauses. Then, when the Senate receives the bill with the amendments, we could

[Traduction]

exactement ce que nous devons étudier. Si nous approuvons un article pour constater que l'autre endroit y a apporté des amendements cet après-midi, on pourrait dire que nous n'avons pas pris le projet de loi très au sérieux, mais que nous ne lui avons seulement jeté un coup d'œil. Je propose l'ajournement de la séance jusqu'à ce que nous connaissions le texte à étudier.

**Le président:** Nous connaissons les articles qui pourraient être amendés; nous pouvons donc les laisser de côté et examiner ceux qui ne seront pas touchés.

**Le sénateur Bonnell:** Nous savons ce que le comité a recommandé, mais d'autres amendements que nous ne connaissons pas pourraient être proposés à la Chambre des communes. Je ne crois pas que nous connaissions le texte à étudier.

**Le sénateur Steuart:** Est-il probable que les définitions soient modifiées?

**Le président:** Le problème auquel nous faisons face aujourd'hui n'est pas nouveau. Il refait surface chaque fois que nous voulons entendre l'étude préliminaire d'un projet de loi, parce que nous n'avons pas le texte définitif. Nous pourrions convoquer d'autres séances du comité afin d'étudier les articles qui ont été amendés lorsque le Sénat aura reçu le texte définitif du projet de loi.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, nous pourrions peut-être dire au Sénat que nous avons procédé à une étude préliminaire, que nous acceptons le principe du projet de loi, mais que nous ne pouvons déclarer que nous sommes d'accord avec toutes les dispositions. Lorsque nous aurons le texte définitif du projet de loi, nous pourrions alors convoquer le comité et l'étudier article par article. Autrement, nous pourrions poursuivre notre étude préliminaire entre la deuxième et la troisième lecture à la Chambre.

**Le président:** En réalité, nous n'aurons aucune certitude avant que le bill ne soit renvoyé au Sénat.

**Le sénateur Bonnell:** C'est exact.

**Le sénateur Roblin:** Je ne vois rien de mal à cela. C'est la pratique habituelle. Pour ce qui est de l'étude préliminaire d'un projet de loi, je crois que ce n'est pas une mauvaise idée et qu'une telle démarche peut être extrêmement utile à certaines occasions. Jusqu'à maintenant, je crois que l'étude préliminaire a été avantageuse pour nous, pour ce qui est du présent projet de loi, mais j'attache une certaine valeur aux propos du sénateur Bonnell.

**Le sénateur Bonnell:** J'imagine que nous pourrions être d'accord avec le numéro du projet de loi; je ne sais même pas si nous pourrions accepter le titre. Pour revenir aux choses sérieuses, toutefois, je crois que nous pourrions peut-être approuver le principe du bill et faire part de notre décision au Sénat cet après-midi.

**Le président:** Honorables sénateurs, y a-t-il d'autres observations? Une autre proposition a été faite. Nous pourrions étudier le projet de loi article par article, sans donner notre approbation définitive, afin d'entendre les opinions de nos témoins sur l'interprétation des dispositions. Ensuite, lorsque le Sénat recevra le projet de loi avec les amendements, nous



[Text]

carry out a clause by clause study of it. I see no objection to proceeding in that manner.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, basically I agree with the bill in principle. I do not know whether I want to argue and debate it clause by clause. Perhaps when the bill is amended, we could then spend some time studying those amendments, after which we could accept the bill with the amendments in one motion. I think that we should be dealing with the amended bill, so that we know what is going to take place. That, however, is only my suggestion. I shall accept the decision of the committee as to how it wants to handle it.

**The Chairman:** Are there any further comments?

**Senator McElman:** Mr. Chairman, I do not know whether my suggestion will be practical, but perhaps Senator Roblin could set forth those clauses of the bill, as it is now proposed, on which he would like to have further discussion in committee. Those clauses could be ignored at this point in time and we could proceed to the consideration of those other clauses which, perhaps, are not in any sense controversial. I do not want to put Senator Roblin on the spot, and I am not attempting to do so; that is just a thought that occurred to me.

**Senator Roblin:** Thank you, Mr. Chairman. I do not really know whether I will be able to add anything on a clause-by-clause study because my concerns with the bill are of a more general nature. I wonder whether the amounts are correct, which we discussed yesterday; there is still a question in my mind about the Crow gap; and the whole concept of constant costs is something that continues to bother me. I would be much happier if the bill remained in its original form, splitting the money 50/50 between the farmers and the railway, but I do not see any point in my trying to amend the bill to give effect to any of those thoughts. I will probably speak to the bill at second reading and express those opinions, but I do not think there is any real prospect of my persuading the committee to accept the amendments and I do not propose to do so. I am happy, therefore, with whatever decision you make, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will carry on with the clause-by-clause study, without approving any clause at all. Is that what you have in mind, Senator Roblin?

**Senator Roblin:** Whatever you say, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Let us carry on, then.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, will we be referring to the bill which was amended in September of 1983 or the bill as it was originally tabled?

**The Chairman:** We will use the bill which was reprinted, with amendments, and which was reported on September 26th by the Standing Committee on Transport of the other place.

Honourable senators, are we ready to proceed with the interpretation clause?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is there any comment on this clause?

[Traduction]

pourrions l'étudier article par article. Je ne m'oppose pas à cette façon de procéder.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le Président, je suis d'accord avec le projet de loi, en principe. Je ne sais pas si je veux qu'il fasse l'objet d'une étude article par article. Une fois le projet de loi amendé, nous pourrions peut-être alors consacrer un certain temps à l'étude des amendements, après quoi nous pourrions accepter le projet de loi avec les amendements en une seule motion. Je crois que nous devrions étudier le projet de loi amendé, afin de savoir ce qui va se passer. Il ne s'agit toutefois que d'une proposition. J'accepterai la décision du comité sur la façon de procéder.

**Le président:** Y a-t-il d'autres observations?

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, je ne sais pas si ce serait pratique, mais le sénateur Roblin pourrait peut-être indiquer les articles de l'actuel projet de loi qu'il voudrait discuter en comité. Nous pourrions peut-être laisser ces derniers de côté pour le moment et étudier les autres articles qui ne sont aucunement controversés. Je ne veux pas mettre le sénateur Roblin dans l'embarras, et ce n'est pas ce que j'essaie de faire; c'est simplement une idée qui me vient à l'esprit.

**Le sénateur Roblin:** Merci, monsieur le président. Je ne sais pas vraiment si je peux ajouter un élément nouveau au sujet de l'étude article par article, car mes préoccupations sont de nature plus générale. Je me demande si les montants dont nous avons discutés hier sont exacts; j'ai encore des doutes au sujet du tarif du Nid-de-Corbeau; et la question des frais fixes me préoccupe toujours. Je serais bien content si le projet de loi conservait sa forme initiale, qu'on sépare l'argent moitié-moitié entre les agriculteurs et les chemins de fer, mais je ne vois pas pourquoi j'essaierais de modifier le projet de loi pour tenir compte de mes préoccupations. Je prendrai probablement la parole au moment de la deuxième lecture pour exprimer ces opinions, et je ne crois pas qu'il me soit possible réellement de convaincre le comité d'accepter les amendements, et je n'essaierai pas de le faire. Je serai par conséquent heureux de la décision que vous prendrez, monsieur le président.

**Le président:** Nous procéderons à l'étude article par article, sans en approuver aucun. Est-ce bien ce que vous voulez, sénateur Roblin?

**Le sénateur Roblin:** Ce que vous voudrez, monsieur le président.

**Le président:** Dans ce cas, allons-y.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, allons-nous utiliser le projet de loi modifié et rapporté le 26 septembre 1983, ou le projet de loi initial?

**Le président:** Nous allons utiliser le projet de loi qui a été réimprimé, tel que modifié, et rapporté le 26 septembre 1983 par le Comité permanent des transports.

Honorables sénateurs, pouvons-nous passer à l'article des définitions?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Avez-vous des remarques à formuler à ce sujet?

[Text]

**Senator Bonnell:** The part that is underlined: Is that going to be carried this afternoon?

**The Chairman:** I am not asking you to approve the wording of the bill.

**Senator Bonnell:** What are you asking us to do?

**The Chairman:** I am asking for your comments and whether you require any further information from the witnesses.

**Senator Bonnell:** Then you are not asking us for approval?

**The Chairman:** No. Are there any questions on the interpretation clause? If not, we shall proceed to "Part I, Administrative Measures to Facilitate the Transportation, Shipping and Handling of Grain". Are there any questions?

**Senator Steuart:** This is the Senior Grain Transportation Committee that we are now dealing with. I am sure this is going to be amended. It is my understanding that an amendment has been put forward to provide for three representatives from the wheat pools; and that has been accepted by the government. Whether or not it will be passed, I does not know.

**Senator Bonnell:** Why is it that there are two representatives from Saskatchewan, and Manitoba and Alberta get only one?

**Senator Steuart:** As I understand it, there are three wheat pool in this. We were given one representative.

**Senator Bonnell:** I am talking about producers, not the wheat pools.

**Senator Steuart:** They look on themselves as producers.

**Senator Bonnell:** There is one from Alberta, one from Manitoba and two from Saskatchewan.

**Senator Steuart:** Well, because we produce 60 per cent of the wheat—the grain.

**Senator Bonnell:** You only have to haul it half as far as Manitoba.

**Senator Steuart:** That depends on which way we are going. I do not think that question is in dispute. The proposed amendment was that all wheat pools be given a representative. I believe that was the proposal.

**The Chairman:** Am I to take it, then, that there are no questions for the witnesses on this part?

**Senator Steuart:** The question is: Is that the amendment proposed and was it accepted by the government in the Commons committee?

**Mr. Kroeger:** I believe that the further amendments concerning the composition of the committee have now been approved in the discussion in the house at the report stage.

**Senator Steuart:** That, generally, is the complete amendment?

**Mr. Kroeger:** I believe so.

**Senator Steuart:** Then I am satisfied with that. That gives us three representatives.

[Traduction]

**Le sénateur Bonnell:** Les soulignements seront-ils adoptés cet après-midi?

**Le président:** Je ne vous demande pas d'approuver la libellé du projet de loi.

**Le sénateur Bonnell:** Que nous demandez-vous?

**Le président:** Je vous demande si vous avez des remarques à formuler et si vous voulez que les témoins apportent d'autres précisions.

**Le sénateur Bonnell:** Vous ne nous demandez donc pas notre approbation?

**Le président:** Non. Y a-t-il des questions sur l'article des définitions? S'il n'y en a pas, nous passerons à la «Partie I: Mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain». Y a-t-il des questions?

**Le sénateur Steuart:** Il est question maintenant du Comité supérieur du transport du grain. Je suis sûr que cette partie sera modifiée. Je crois comprendre que l'on a proposé qu'il compte trois représentants des pools de producteurs de blé; cette modification a été acceptée par le gouvernement. Je ne sais pas si elle sera adoptée.

**Le sénateur Bonnell:** Pourquoi y a-t-il deux représentants de la Saskatchewan et que le Manitoba et l'Alberta n'en ont qu'un?

**Le sénateur Steuart:** Si j'ai bien compris, il y a trois pools en cause, et ils ont droit chacun à un représentant.

**Le sénateur Bonnell:** Je parle des producteurs et non des pools.

**Le sénateur Steuart:** Ils se considèrent comme des producteurs.

**Le sénateur Bonnell:** Il y en a un de l'Alberta, un du Manitoba et deux de la Saskatchewan.

**Le sénateur Steuart:** Parce que nous produisons 60 p. 100 du blé et du grain.

**Le sénateur Bonnell:** Vous n'avez qu'à le transporter moitié moins loin que le Manitoba.

**Le sénateur Steuart:** Tout dépend dans quelle direction l'on va. Je ne pense pas que cette question fasse l'objet de discussion. Selon l'amendement proposé, tous les pools ont droit à un représentant. Je crois que c'est la proposition formulée.

**Le président:** Je suppose donc qu'on n'a pas de questions à poser aux témoins au sujet de cette partie.

**Le sénateur Steuart:** La question est la suivante: est-ce bien la modification qui a été proposée et a-t-elle été acceptée par le gouvernement au sein du comité de la Chambre?

**M. Kroeger:** Je crois que les autres amendements concernant la composition du comité ont été approuvés par la Chambre à l'étape du rapport.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce, en général, l'amendement au complet?

**M. Kroeger:** Je pense que oui.

**Le sénateur Steuart:** Alors, cela me satisfait. On a ainsi droit à trois représentants.



[Text]

**Senator Roblin:** I guess that we contemplate that this committee will have a majority vote, because we have quite a mixture of people here. It is hard to assign weights to them. I guess they will have one-man one-vote. Do you know how it will work?

**Mr. Kroeger:** The committee is not a body that has executive responsibilities. It is advisory.

**Senator Roblin:** But it has to decide what its advice is.

**Mr. Kroeger:** Yes, but it is a consultative forum from which advice can be provided to the Minister of Transport, and guidance can be provided to the Grain Transportation Administrator. Perhaps the most important function of the committee is that it represents a table around which all the principal players in the grain transportation, shipping and handling system can meet; and it is a forum of what might be a mutual calling to account in which any member of that committee—I am not talking now about the elected representatives of the producers, but the grain companies, the railways, the terminal operators, and so on—can discuss problems. If any one of them has a practice that is impeding the movement of grain, producing a higher cost in moving grain than is necessary, this will be a forum in which those practices can be debated and agreement reached on ways of improving the handling of grain. So the cost increases in the system can be reduced and might be reduced quite materially in future years because of efficiency gains.

**Senator Roblin:** I would like you to explain that a little more carefully. When you say "costs included in the system", I immediately think of elevator charges, among other things. Does that come within the purview of this body, or is it strictly rail costs?

**Mr. Kroeger:** The committee will have to decide on its own procedures. I do not see why it should limit itself to the practices of the railways.

**Senator Roblin:** That is significant. I am sure there is a lot of room for discussion about these other costs.

**Mr. Kroeger:** Not just costs, but practices. How long does a set of hopper cars have to sit waiting to be loaded because the railways work on a seven-day week and the elevators work on a five-day week?—to give a simple example.

**The Chairman:** Clause 11 provides that:

The Committee may establish subcommittees and make rules for the conduct of its affairs and the recording of its proceedings.

**Senator Roblin:** I noted that. But this bill has to do with railways. There are other system costs outside of railways. I would be glad if this committee had the power to talk also about these others.

**Senator Steuart:** Is this not something new?

**The Chairman:** You mean what I have just read?

[Traduction]

**Le sénateur Roblin:** J'imagine que nous voulons que ce comité prenne ses décisions à la majorité des voix parce qu'il regroupe des membres aux intérêts très disparates. Il est difficile de déterminer l'importance de chacun. J'imagine que chacun aura un vote. Savez-vous comment le comité fonctionnera?

**M. Kroeger:** Le comité n'a pas de fonctions exécutives, il n'est que consultatif.

**Le sénateur Roblin:** Mais il doit décider ce qu'il conseillera.

**M. Kroeger:** Oui, mais c'est une assemblée consultative qui fournit des conseils au ministre des Transports et des directives à l'administrateur de l'Office du transport du grain. La plus importante fonction de ce comité c'est peut-être de regrouper tous les principaux intervenants dans le domaine du transport, de l'expédition et de la manutention du grain; et c'est une tribune où chaque membre,—et je ne parle pas des représentants élus des producteurs, mais des compagnies de grains, des compagnies de chemins de fer, des exploitants de terminal, etc.—peut exposer des problèmes. Si les méthodes de l'un d'eux gênent le mouvement des grains de façon à en accroître le coût, le comité offre l'occasion d'en discuter et de conclure une entente sur la façon d'améliorer la situation. Ainsi, l'augmentation des coûts compris dans le système peut et pourrait être réellement réduite au cours des prochaines années grâce à une efficacité accrue.

**Le sénateur Roblin:** J'aimerais que vous précisiez davantage. Les «coûts compris dans le système» me font aussitôt penser au coût des élévateurs, entre autres choses. Ces coûts sont-ils du ressort du comité ou celui-ci doit-il se limiter aux coûts afférents aux chemins de fer?

**M. Kroeger:** Le comité devrait déterminer lui-même son mode de fonctionnement. Je ne vois pas pourquoi il devrait se limiter aux méthodes utilisées par les compagnies de chemins de fer.

**Le sénateur Roblin:** C'est important. Je suis sûr qu'il y a beaucoup à discuter au sujet des autres coûts.

**M. Kroeger:** Pas seulement au sujet des coûts, mais aussi des méthodes. Pendant combien de temps des wagons-trémies doivent rester inutilisés entre deux chargements sous prétexte que les compagnies de chemins de fer travaillent sept jours sur sept et que les compagnies d'élévateurs n'en travaillent que cinq—pour ne donner qu'un seul exemple?

**Le président:** L'article 11 stipule:

Le Comité peut créer des sous-comités et établir des règles régissant son fonctionnement et la prise de ces procès-verbaux.

**Le sénateur Roblin:** Je l'ai remarqué. Mais le projet de loi traite des compagnies de chemins de fer. Le système comprend d'autres coûts à part ceux des chemins de fer. J'aimerais que le comité ait le pouvoir de discuter des autres coûts.

**Le sénateur Steuart:** N'est-ce pas un élément nouveau?

**Le président:** Vous parlez de ce que je viens de lire?



[Text]

**Senator Steuart:** No. I am asking the witnesses whether this is something new. For instance, is this the sort of thing that might be debated when they have their discussions: The modernization or the rationalization of the elevator system; or perhaps grain company A may be complaining about the railroad and the cars, and the railroad may come back and say "You have not rationalized your system". Would this not supply a forum where for the first time each party can put his cards on the table? It should turn out to be a pretty lively forum and hopefully it may turn out to be for the benefit of farmers.

**Mr. Kroeger:** That is exactly the intent. Senator Steuart is quite right when he says that, as conceived here, this is a new entity with new responsibilities. No one has ever before had the responsibility of looking at the efficiency of the totality of the system, for example. If senators care to look at clause 12(b), it says that the committee may on its own initiative or at the request of the minister or administrator make recommendations on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including:

(b) measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system, for the purpose of maximizing returns to producers,

That is pretty broad.

**Senator Steuart:** I think it is an excellent thing. Up to this point all of the players in the game have tended to take pot-shots at each other from the safety of their own bailiwick. This will be the first time they have all met around the one table, and perhaps the farmers can look over their shoulders and know that they are represented; and they can perhaps decide who is right and who is wrong. It is likely to be something that should be extremely beneficial.

**Senator Roblin:** I agree with Senator Steuart.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, as a point of interest and information, I notice that there is one representative from the Canadian trucking industry. What participation do they have? I know they must have some. All we have been hearing is about the Canadian National Railways and the Canadian Pacific Railway Company.

**Mr. Kroeger:** This is a change to the composition of the committee that was made in the House of Commons clause-by-clause study. The bulk of western grain must move by rail, certainly the grain going a long distance. However, there is a major question in western Canada about the extent to which there should be trucking from farms, not just to the nearest elevator, but to elevators further away; more efficient elevators, higher through-put elevators on main lines and so on. It is a point of considerable controversy because it brings up the whole question of the role of the local elevator and the local branch line on the one hand, and, on the other hand, there is the question of the costs that might be saved by trucking grain longer distances to more efficient facilities. The Canadian Trucking Association has interested itself actively in this bill.

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Non. Je demande aux témoins si c'est un élément nouveau. Par exemple, peuvent-ils discuter de la modernisation ou de la rationalisation du système des éleveurs ou se demander si une compagnie de grain A peut se plaindre des services de chemin de fer et des wagons et se faire répondre par les compagnies ferroviaires qu'elle n'a pas rationalisé son propre système? Le comité n'offrirait-il pas, pour la première fois, l'occasion à chaque partie de jouer cartes sur table? Les discussions devraient être très animées et, espérons-le, à l'avantage des exploitants agricoles.

**M. Kroeger:** C'est exactement le but recherché. Le sénateur Steuart a tout à fait raison de dire qu'il s'agit, comme on l'entend ici, d'une nouvelle entité investie de nouvelles responsabilités. Aucun organisme n'a jamais eu la responsabilité d'examiner le rendement de tout le système par exemple. Si les sénateurs veulent bien se reporter à l'article 12 b) qui stipule que le comité peut, de sa propre initiative, ou, à la demande du ministre ou de l'administrateur, faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur:

b) les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain, afin de maximiser les bénéfices des producteurs.

C'est un champ d'action assez large.

**Le sénateur Steuart:** Je pense que c'est une excellente chose. Jusqu'à maintenant, les intervenants ont eu tendance à se tirer les uns les autres à vue de nez se protégeant derrière leur propre champ d'activité. Ce sera la première fois qu'ils seront tous assis à la même table, et peut-être que les exploitants agricoles pourront se rendre compte qu'il y sont représentés; ils pourront déterminer qui a tort et qui a raison. Ces entretiens seront probablement très bénéfiques.

**Le sénateur Roblin:** Je suis d'accord avec le sénateur Steuart.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, par intérêt et à titre d'information, je remarque qu'il y a un représentant de l'industrie canadienne du camionnage. Quelle est sa participation? Je sais qu'elle doit en avoir une. Nous n'avons entendu parler que des compagnies de chemin de fer Canadien national et Canadien pacifique.

**M. Kroeger:** C'est une modification de la composition du comité qui a été faite à la Chambre des communes au moment de l'étude article par article. La grande partie du grain de l'Ouest doit être transportée par train, sûrement le grain qui doit franchir de longues distances. Toutefois, on se demande dans l'Ouest du Canada dans quelle mesure le transport du grain doit se faire par camion en provenance des exploitations agricoles, non seulement vers l'éleveur le plus proche, mais aussi vers des éleveurs éloignés, mais plus efficaces et de plus grande capacité sur les lignes principales. C'est un point très controversé parce qu'il soulève toute la question de l'utilité de l'éleveur local et de l'embranchement local ainsi que des économies qui pourraient être réalisées grâce au transport par camion du grain sur de plus longues distances vers des installa-

## [Text]

They expressed quite strong disappointment when the method of payment was changed in favour of payments to railways, which produces a bias in favour of the railway companies. Whereas a system of payments to producers would have meant more scope for trucking.

However, even with that change in the method of payment, it was thought in the house committee and by many of the groups that have addressed the question of the future regime, that the question of trucking in the future was important, that there were important savings to be achieved by the right kinds of uses of trucking in western Canada. If trucks are to play a more important role in the movement of grain in future years, then it seemed logical to the house committee to have them represented on the Senior Grain Transportation Committee.

**Senator Marshall:** If it is cheaper to truck grain, why is all the emphasis on the railroad? I know that the Canadian trucking industry is becoming a big factor in the economy of Canada. Was there any consideration given to trucking the grain and thereby saving billions of dollars in the building up of the railroads?

**Mr. Kroeger:** Indeed, this question has been debated extensively. In overall terms there is not much doubt that savings could be achieved by the greater use of trucking. But if you are talking about what the individual producer will be paying for the movement of his grain, the way that he can move his grain most cheaply is hauling it to the closest elevator, at which point he immediately gets the heavily subsidized freight rate. So in terms of the individual decision making process, that is the way the system works. In terms of the system of payment to producers, what would have happened is that the freight rate at the elevator would have gone up rather fast for a few years, but the producer would have been compensated for those increases by direct payments. That was the modification that was made this spring.

**Senator Steuart:** You are also getting into a question which is continuously being debated in Saskatchewan, and, I am sure, in Manitoba and Alberta. There is the politics of the little elevators in the little towns and if they move does the town disappear? Seldom is the question of efficiency in the movement of grain and the cheaper costs raised. It seems to get lost in the shuffle of keeping branch lines, jobs and elevator systems alive. The question is mixed up with the politics of the situation as we know it, which includes, UGG, the Wheat Pool and other elements.

**Senator Roblin:** There is no doubt that there is a very large element of social policy involved in this matter. While we can talk about economic consequences, we cannot ignore the social consequences. They are considerable and anyone who has been working on branch line abandonments knows all about it. I am

## [Traduction]

tions plus efficaces. L'Association canadienne du camionnage s'est intéressée de près au projet de loi que nous étudions. Elle a exprimé son grand mécontentement quand le mode de paiement a été modifié pour que les versements soient faits aux compagnies de chemin de fer, de façon à les favoriser, tandis que des versements faits aux producteurs auraient amélioré les perspectives du camionnage.

Toutefois, malgré le nouveau mode de paiement adopté, le comité de la Chambre et les nombreux groupes qui ont étudié le nouveau régime ont estimé que la question des futurs services de camionnage était importante et qu'il y avait des économies importantes à réaliser si le transport par camion était utilisé de façon judicieuse dans l'Ouest du Canada. Si les camionneurs doivent jouer un rôle plus important dans le transport du grain à l'avenir, le comité de la Chambre estime qu'en toute logique, ils devraient être représentés au Comité supérieur du transport du grain.

**Le sénateur Marshall:** S'il est plus économique de transporter le grain par camion, pourquoi fait-on tant de cas des sociétés ferroviaires? Je sais que l'industrie canadienne du camionnage est en train de devenir un facteur important dans l'économie du Canada. A-t-on songé à transporter le grain par camion dans le but d'économiser les milliards de dollars que coûterait l'expansion des réseaux ferroviaires?

**M. Kroeger:** Cette question a effectivement été considérablement débattue. En général, on doute peu que des économies puissent être réalisées par un recours plus intensif au camionnage. Par contre, si vous parlez de ce que chaque producteur devra payer pour le transport de son grain, le moyen le plus économique qu'il a de le transporter est de le livrer à l'élevateur à grain le plus proche de manière à obtenir immédiatement le tarif de transport hautement subventionné. Donc, pour ce qui est de la façon dont chaque producteur prend ses décisions, c'est ainsi que le système fonctionne. Par contre, si on avait versé la subvention aux producteurs, le tarif de transport à l'élevateur à grain aurait augmenté plutôt rapidement depuis quelques années, mais les producteurs auraient été indemnisés de ces augmentations grâce aux paiements directs. C'est la modification que nous avons faite ce printemps.

**Le sénateur Steuart:** Vous touchez également là une question qui fait encore l'objet de débats en Saskatchewan et, j'en suis certain, au Manitoba et en Alberta. Il y a la politique pratiquée par les petits éleveurs dans les petites localités et la question de savoir si l'existence même de ces localités est tributaire de la présence des éleveurs. On soulève rarement la question de l'efficacité et de l'économie dans le transport du grain. On semble l'oublier et ne penser qu'à garder les embranchements, les emplois et les éleveurs à grain. On confond, semble-t-il, cette question et les considérations politiques que soulève la situation telle que nous la connaissons et dans laquelle interviennent le U.G.G., les pools de producteurs de blé et d'autres groupes.

**Le sénateur Roblin:** Il ne fait aucun doute qu'il est beaucoup question de politique sociale dans toute cette affaire. On peut parler des conséquences économiques, mais on ne peut ignorer les conséquences sociales. Elles sont considérables et quiconque a étudié de près ou de loin la question de l'abandon des



[Text]

inclined to think that these changes will come about in due course no matter what we do, but the question is are we going to be brave and bite the bullet now and get it over with or prolong the agony.

**Senator Steuart:** I look forward to the review.

Is subclause 10(3) referring to the same committee?

**Mr. Kroeger:** It deals with the specialty crops. What we were trying to get at in the house committee when this amendment was made was a way of expressing specialty crops, which does not have any meaning in law. Specialty crops include alfalfa, triticale, sunflower seeds, beans, lentils, canary seed and so forth. Eventually we came up with the formula which Senator Steuart has referred to, the wording about shipments for which a Canadian Wheat Board permit are not required.

**Senator Roblin:** Is that largely accounted for by placing many of these crops under this bill?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Roblin:** That is an amendment to the bill we have yet to see, is it not?

**Mr. Kroeger:** Yes, that amendment had to be made at the report stage because of the Royal recommendation limiting what the house committee could deal with. The feeling in the house committee was that the interests represented by and large would be the interests of the grain companies, the railways and the grain producers, and that they would make up most of the committee. It was felt that there was another constituency out there, the producers of the specialty crops, which have become more important in recent years to the prairie economy, and that these producers should, at least, be able to attend some meetings of the committee as observers to express their interests.

**Senator Bonnell:** What is the purpose of the "and" in subclause 10(3)?

**Mr. Kroeger:** It is misplaced. A correction will have to be made to the bill. It will appear after paragraph 10(3)(a) in the corrected version of the bill.

**Senator Bonnell:** Do you need the "and" at all, because with it you can appoint two different people.

**Mr. Kroeger:** That is the concept.

**Senator Roblin:** I do not understand why it is significant, but my curiosity prompts me to ask why the minister would want a person as his representative. After all, he has appointed the chairman and goodness knows who else to the committee. What is this person going to do?

**Mr. Kroeger:** Although the administrator is an official appointed by the Governor in Council and has a staff made up of public servants, the intent is that that operation should proceed as autonomously as possible. Formally, it is subject to

[Traduction]

embranchements le sait parfaitement. J'incline à penser que ces changements surviendront en temps et lieu quoi que nous fassions et que la question est de savoir si nous allons faire preuve de courage, prendre les mesures qui s'imposent dès maintenant et régler le problème ou si nous allons prolonger l'agonie.

**Le sénateur Steuart:** J'ai hâte qu'on fasse la révision.

Le paragraphe 10(3) parle-t-il du même Comité?

**M. Kroeger:** Il y est question des cultures spéciales. Lorsque le comité de la Chambre a fait cet amendement, il essayait de trouver un moyen de définir les cultures spéciales, une expression qui n'a aucune signification aux yeux de la loi. Parmi les cultures spéciales, on compte la luzerne, le triticale, les graines de tournesol, les haricots, les lentilles, le millet et bien d'autres. Nous en sommes finalement venus à la formule dont le sénateur Steuart a parlé au sujet des envois au titre desquels un permis de la Commission canadienne du blé n'est pas requis.

**Le sénateur Roblin:** Le fait de faire relever beaucoup de ces cultures du projet de loi règle-t-il la majeure partie du problème?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Roblin:** C'est un amendement qui n'a pas encore été présenté, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** C'est exact, il doit l'être à l'étape du rapport en raison de la recommandation royale qui limite ce que le comité de la Chambre est autorisé à étudier. Les membres de ce comité estimaient que les intérêts représentés en général seraient surtout ceux des compagnies céréalières, des sociétés ferroviaires et des producteurs de grain et que ces intervenants constitueraient la majorité des membres du comité. Ils estimaient qu'il y avait un autre groupe d'intérêt, à savoir les producteurs de cultures spéciales qui ont pris de l'importance ces dernières années dans l'économie des Prairies, et que ces producteurs devaient au moins pouvoir assister à quelques-unes des séances du Comité à titre d'observateurs pour y exprimer leurs opinions.

**Le sénateur Bonnell:** Que vient faire le terme «and» au paragraphe 10(3)?

**M. Kroeger:** Il est mal placé. Il faudra corriger le projet de loi. Il apparaîtra après l'alinéa 10(3)a) dans la version corrigée.

**Le sénateur Bonnell:** Cette conjonction est-elle nécessaire? Je demande cela parce que si on la conserve, on pourrait bien nommer deux personnes.

**M. Kroeger:** Précisément.

**Le sénateur Roblin:** Je ne vois pas l'importance que cela peut avoir, mais ma curiosité me pousse à vous demander pourquoi le ministre pourrait vouloir se faire représenter par un observateur. Après tout, il a nommé le président du Comité et qui encore. A quoi cet observateur lui servirait-il?

**M. Kroeger:** Bien que l'administrateur soit nommé par le gouverneur en conseil et que son personnel soit constitué de fonctionnaires, on tient à ce que le Comité soit aussi autonome que possible. Officiellement, il peut recevoir des instructions



[Text]

direction from the minister; in practice, we have found with the existing Grain Transportation Co-ordinator that the requirement for any kind of guidance to be provided to the co-ordinator is very limited, which is regarded as a healthy phenomenon. With the new structure the administrator should have a great deal of latitude with which to operate on his own without having to continuously phone Ottawa, and with as much advice as can be generated in the Senior Committee. That being so it creates a requirement for the minister, and the Department of Transport, to maintain a sense of what is happening in the proceedings of the committee. In addition, I should think that that representative be able to provide a little advice to the committee about some of the technicalities with regard to Ottawa, with regard to what would require approval by the Treasury Board, when an order in council would be required, how something might relate to the character of work being done by the Department of Transport or, perhaps, by the Department of Agriculture. But this person is only an observer and that, again, is a part of the general hands-off approach which is reflected elsewhere in the bill.

**Senator Roblin:** Sir, you are eloquent, but I am not convinced. I think the secretary of the committee would know all the information he needs to know. However, it is not sufficiently important for me to worry the committee about it any more.

**Senator Steuart:** Mr. Chairman, everybody appears to be either totally happy or totally confused. If we do not have any more questions, and since we are now at the clause dealing with the Grain Transportation Agency Administrator, I suggest that perhaps we should adjourn for the day. I suspect that the discussion with respect to that topic will be very lively. Of course, I am not blocking anyone from asking more questions on anything up to that point. I listened to the debate in the house with respect to this topic and I have some questions. I was thoroughly confused at that time and I would like to have some time to become unconfused. I would sooner not deal with it today.

**The Chairman:** Are you making a formal motion of adjournment, Senator Steuart?

**Senator Steuart:** I cannot. I am waiting breathlessly for a member of the committee to do it.

**Senator Bonnell:** I made that motion half an hour ago.

**The Chairman:** But you are a member of the committee, Senator Steuart.

**Senator Steuart:** If I am a member then I move we adjourn.

**The Chairman:** Before we do adjourn I would like to outline the program for next week. We have made tentative arrangements for sitting on Tuesday evening at 7 o'clock, but we could change that to 7.30. On Wednesday afternoon we will meet at 2 p.m. and on Thursday at 11.15 a.m. It is the same schedule as we had this week.

[Traduction]

du ministre; en pratique, nous nous sommes rendu compte que l'actuel Coordonnateur du transport du grain a très peu besoin de conseils ou d'instructions, ce qui veut dire que tout va bien. Dans la nouvelle structure qu'est le Comité, l'administrateur devrait avoir une grande latitude et pouvoir agir de sa propre initiative sans toujours téléphoner à Ottawa et s'en tirer très bien avec tous les conseils que pourrait lui donner le Comité supérieur. Ceci dit, le ministre et le ministère des Transports doivent se tenir informés de ce qui se passe lors des séances du Comité. En outre, je crois que cet observateur pourrait conseiller le Comité dans une certaine mesure au sujet de certains détails techniques jugés importants à Ottawa, par exemple en ce qui concerne tout ce qui doit être approuvé par le Conseil du Trésor, les circonstances dans lesquelles il faut obtenir un décret du conseil, le rapport qu'il y a entre certaines choses et ce qui se fait au ministère des Transports ou, peut-être même, au ministère de l'Agriculture. Mais cette personne n'est qu'un observateur et je répète que cela fait partie du principe de non-ingérence qu'on retrouve à plusieurs endroits dans le projet de loi.

**Le sénateur Roblin:** Vous êtes éloquent, monsieur, mais je ne suis pas convaincu. Je crois que le secrétaire du Comité sait tout ce qu'il a besoin de savoir. Mais cela n'a pas beaucoup d'importance à mes yeux et par conséquent, je ne vais pas inquiéter les membres du Comité davantage avec cela.

**Le sénateur Steuart:** Monsieur le Président, il semble que tout le monde soit entièrement satisfait ou complètement perdu. S'il n'y a plus d'autre question et puisque nous en sommes maintenant à l'article qui parle de l'administrateur de l'Office du transport du grain, je propose que nous ajournions le Comité pour aujourd'hui. Je crois que le débat à ce sujet sera très animé. Évidemment, je ne vais empêcher personne de poser d'autres questions à quelque sujet que ce soit. J'ai écouté le débat qui a eu lieu à la Chambre des communes à ce sujet et j'aurai quelques questions à poser. Je nageais en pleine confusion à ce moment-là et j'aimerais avoir le temps de clarifier les choses. Je préférerais donc ne pas aborder ce sujet-là aujourd'hui.

**Le président:** Présentez-vous une motion d'ajournement en bonne et due forme, sénateur Steuart?

**Le sénateur Steuart:** Je ne peux pas. J'attends avec impatience qu'un membre du Comité le fasse.

**Le sénateur Bonnell:** J'ai présenté cette motion il y a déjà une demi-heure.

**Le président:** Mais vous êtes membre du Comité, sénateur Steuart.

**Le sénateur Steuart:** Dans ce cas, je propose l'ajournement.

**Le président:** Avant que nous nous quittions, je voudrais vous exposer le programme de la semaine prochaine. Nous avons fait quelques démarches en vue de siéger mardi soir à 19 heures, mais nous pourrions retarder la séance à 19 h 30. Mercredi après-midi, nous nous réunirons à 14 heures et jeudi, la séance aura lieu à 11 h 15. Nous aurons donc le même horaire que cette semaine.

[Text]

**Senator Roblin:** I wonder if the committee co-ordinator knows about this. Yesterday I had three committees meeting at precisely the same time and it was very difficult.

**The Chairman:** I understand that the clerk has made all the necessary arrangements.

**Senator Roblin:** That does not cover the point. There may be rooms vacant but, if other committees are meeting at the same time, I think that should be taken into consideration. Perhaps the hours could be staggered somewhat. I just ask you, Mr. Chairman, if you could look into that matter for me, please. We are not very good at this co-ordinating business.

**The Chairman:** Senator Roblin, do you know if there are other committees sitting at the same time next week?

**Senator Roblin:** I do not know what the other committees are doing, and that is my problem. Senator Lafond is supposed to be co-ordinating these matters and, if you were to refer to him, then, that would keep me happy.

**The Chairman:** I will do that. The meeting is now adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Roblin:** Je me demande si le coordonnateur des séances des comités le sait. Hier, j'ai dû m'arranger pour participer aux séances de trois comités qui siégeaient exactement à la même heure et cela n'a pas été facile du tout.

**Le président:** Je crois savoir que le greffier a pris toutes les dispositions nécessaires.

**Le sénateur Roblin:** Cela ne résout pas tout le problème. Il y aura peut-être des salles libres, mais plusieurs comités peuvent siéger à la même heure et je crois qu'il faudrait en tenir compte. On pourrait peut-être remanier un peu l'horaire. Je vous demande simplement, monsieur le Président, d'étudier cette question pour moi, s'il-vous-plaît. La coordination des séances laisse à désirer.

**Le président:** Sénateur Roblin, savez-vous si d'autres comités vont siéger à la même heure que nous, la semaine prochaine?

**Le sénateur Roblin:** J'ignore ce que les autres comités vont faire, voilà mon problème. Le sénateur Lafond est censé coordonner les heures des séances et je préférerais que vous en discutiez avec lui.

**Le président:** C'est ce que je vais faire. La séance est levée.

(La séance est levée.)











*If undelivered, return COVER ONLY to  
Canadian Government Publishing Centre  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*Du ministère d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*

L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, October 11, 1983

Le mardi 11 octobre 1983

Issue No. 38

Fascicule n° 38

### Fifth Proceedings on

Subject-matter of  
Bill C-155, An Act to facilitate  
the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

### Cinquième fascicule concernant

La teneur du  
Projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*  
The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Steuart	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois  
*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Steuart	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, 22nd September, 1983:

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Robert Fortier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 11 OCTOBRE 1983

(72)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 36, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Steuart et Stollery. (10)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Roblin.

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des céréales;

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certains lois en conséquence.»

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

A 22 h 00, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 11, 1983

(72)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:36 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bonnell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Steuart and Stollery. (10)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Roblin.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-155, intitled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the witnesses who answered questions.

At 10:00 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, October 11, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 7.30 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, this afternoon the Steering Committee considered the procedure to be followed by this committee, and it was generally agreed that we should proceed with a clause-by-clause study in order to acquire as much knowledge as we can of the original bill and the proposed amendments to date. Because we are doing a pre-study, it is understood that we will not pass any clauses definitely; moreover, we will not know the final wording of this bill until it has been dealt with by the House of Commons.

I am informed that to date 174 amendments have been proposed; out of those, 83 have been adversely disposed of by a parliamentary ruling. The final ruling on these amendments is not expected before October 13, next Thursday. Three amendments were disposed of by the House of Commons; two were withdrawn, four others were deferred, and one is before the house. There remain before the house 81 amendments.

In this state of affairs, the only thing we can do is carry out a clause-by-clause pre-study. The Steering Committee has proposed that we carry on in this fashion until we get the final wording of the bill.

We have with us today Mr. Kroeger and Mr. Thompson, who will be ready to answer any questions that you may wish to pose to them.

I understand that at the last meeting we had completed the pre-study of the interpretation section, and, unless there are any further questions on this part, I would ask that we proceed with Part II of the bill. Are there any further questions on the interpretation section of the bill?

**Senator Roblin:** I have a question, Mr. Chairman, but it is not about this section; it is about the amendments. Is the amendment having to do with the 10 per cent safety limit one of those that has been approved by the Speaker, or what is its status?

**The Chairman:** Are you referring to the safety net?

**Senator Roblin:** Yes.

**The Chairman:** I do not think it has been disposed of.

**Senator Roblin:** So we do not know where we stand on that?

**The Chairman:** We do not know where we stand on the whole bill. This is a pre-study. The final wording is not yet before us. The only work we can do is acquaint ourselves with the bill as it stands today with the proposed amendments, which will lead to a further stage of study in order to accept or

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 11 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, notre comité directeur a étudié cet après-midi la façon dont nous devrions procéder, et il a retenu la formule de l'étude article par article, qui devrait nous permettre de mieux connaître le projet de loi initial et les amendements proposés jusqu'à maintenant. Comme nous effectuons une étude préliminaire, il est entendu que nous n'adopterons aucun article définitivement, étant donné que la formulation définitive du projet de loi ne sera arrêtée qu'après que la Chambre des communes se sera prononcée.

On m'a signalé qu'il y a eu jusqu'à maintenant 174 projets d'amendement, dont 83 ont été rejetés par une décision du Président. La décision finale sur ces projets d'amendement ne devrait pas intervenir avant jeudi prochain, le 13 octobre. La Chambre des communes a rejeté trois amendements; deux autres ont été retirés, et quatre autres ont été remis à plus tard, et un projet est à l'étude à la Chambre. Il reste 81 projets d'amendement déposés à la Chambre.

Dans cette situation, nous nous contenterons de procéder à une étude préliminaire article par article. Le comité directeur a proposé que nous procédions de cette façon jusqu'à ce que la formulation définitive du bill nous soit connue.

Nous avons aujourd'hui parmi nous M. Kroeger et M. Thompson, qui ont accepté de répondre aux questions que vous voudrez bien leur poser.

Lors de notre dernière réunion, nous avons, je crois, terminé l'étude préliminaire des définitions, et à moins que vous n'ayez d'autres questions à ce sujet, j'aimerais que nous passions à la partie II du projet de loi. Y a-t-il d'autres questions en ce qui concerne les définitions du projet de loi?

**Le sénateur Roblin:** J'aurais une question, monsieur le Président, mais elle ne concerne pas cette partie du projet de loi; c'est à propos des amendements. L'amendement qui concerne la limite de sécurité de 10 pour cent fait-il partie de ceux qui ont été approuvés par le Président de la Chambre des communes, ou bien quelle est sa situation actuelle?

**Le président:** Voulez-vous parler du «filet de sécurité»?

**Le sénateur Roblin:** Oui.

**Le président:** Je ne pense pas qu'il ait fait l'objet d'une décision.

**Le sénateur Roblin:** Nous ne savons donc pas ce qu'il en est.

**Le président:** Nous ne savons où en est l'ensemble du projet de loi. Il s'agit ici d'une étude préliminaire. Nous ne connaissons pas encore la formulation définitive. La seule chose que nous puissions faire est de nous familiariser avec le projet de loi dans sa version actuelle et avec les projets d'amendement,

[Text]

reject any wording that could be final in nature. As soon as we have the final wording from the other place, we will proceed with a clause-by-clause study and acceptance or rejection of the bill.

**Senator Roblin:** I cannot help but observe that it is the amendments that cause the trouble; those are the areas of disagreement. We are going to plough manfully through all the things with which no one is concerned for the next little while and we will not come to the guts of the matter until we find out what the amendments are; that is where the controversy arises.

**The Chairman:** Before we get to the guts of the matter, we have to familiarize ourselves with the guts of the original bill and with the proposed amendments; then we will make a final decision. We will not have the final bill before us until it comes to us from the House of Commons.

**Senator Roblin:** Thank you for the compliment, Mr. Chairman, but I do not think I will ever find my way through all of that. I think I have said my bit.

**The Chairman:** Are there any further questions on the interpretation section?

We will go on to Part II of the bill, which deals with administrative measures to facilitate the transportation, shipping and handling of grain, which are contained on page 3 of the bill.

**Senator Bonnell:** Mr. Chairman, I have before me a piece of paper which says only three amendments have been adopted: numbers 26, 30 and 31. Have all amendments up to that point been thrown out?

**The Chairman:** Some have not been disposed of as yet.

**Senator Bonnell:** There are now 34 before the House of Commons.

**The Chairman:** There are still 83 before the House of Commons.

**Senator Bonnell:** Three were adopted; two withdrawn; four deferred; and one before the house—81 to be considered. To date, 83 have been thrown out.

**The Chairman:** Not definitely yet. They were the subject of a ruling.

**Senator Bonnell:** And the final ruling will be made on Thursday? However, the final ruling will be whether to consider them or not, not whether they are going to pass. Mr. Chairman, I think we could save time if we just moved that this whole matter be considered gone over.

**The Chairman:** What would you achieve by that?

**Senator Bonnell:** We would achieve the understanding that there is nothing controversial in the remainder of it besides the amendments.

**Senator Stollery:** I should like to know what the controversy is, because I do not know very much about the subject matter. How would I go about finding that out?

**The Chairman:** The only way to find out is by knowing what was first proposed and what amendments are now proposed.

[Traduction]

avant de passer à une étape ultérieure de l'étude où il s'agira d'accepter ou de rejeter les dispositions définitives. Dès que l'autre endroit nous communiquera la version définitive, nous procéderons à l'étude article par article et à l'acceptation ou au rejet du projet de loi.

**Le sénateur Roblin:** Je dois faire remarquer que ce sont les amendements qui posent un problème. C'est sur eux que porte le désaccord. Nous allons nous consacrer à des dispositions dont personne n'a à se préoccuper dans l'immédiat, et nous n'en viendrons au cœur du problème que lorsque nous connaissons les amendements. Voilà la difficulté.

**Le président:** Avant d'en venir au cœur du problème, nous devons nous familiariser avec l'essence du projet initial et des projets d'amendement, puis nous prendrons une décision définitive. Nous n'aurons le projet de loi définitif que lorsqu'il nous sera transmis par la Chambre des communes.

**Le sénateur Roblin:** Je vous remercie du compliment, monsieur le président, mais je ne pense pas que je puisse m'y retrouver dans tout cela. Voilà, en ce qui me concerne.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions concernant les définitions?

Nous allons donc passer à la partie II du projet de loi, consacrée aux mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain, qui apparaissent à la page 3 du projet de loi.

**Le sénateur Bonnell:** Monsieur le président, j'ai ici une note d'après laquelle trois amendements seulement ont été adoptés: il s'agit des amendements numéros 26, 30 et 31. Est-ce que tous les amendements précédents ont été rejetés?

**Le président:** Certains d'entre eux n'ont encore fait l'objet d'aucune décision.

**Le sénateur Bonnell:** Il y a maintenant 34 amendements devant la Chambre des communes.

**Le président:** Il y en a encore 83.

**Le sénateur Bonnell:** Trois amendements ont été adoptés, deux ont été retirés et quatre ont été remis à plus tard; un amendement est à l'étude actuellement—il en reste 81 à étudier. Jusqu'à maintenant, 83 ont été rejetés.

**Le président:** Pas définitivement. Ils ont fait l'objet d'une décision du président.

**Le sénateur Bonnell:** La décision définitive doit-elle intervenir jeudi? Pourtant, on va alors décider définitivement si les amendements vont être étudiés ou non, et non pas s'ils vont être adoptés. Monsieur le président, nous gagnerions du temps en considérant que toute cette question est réglée.

**Le président:** Quel en serait l'avantage?

**Le sénateur Bonnell:** Il serait établi que le reste du projet de loi, à part les amendements, ne prête pas à controverse.

**Le sénateur Stollery:** J'aimerais savoir ce qui prête à controverse, car je ne connais pas très bien ce domaine. Comment faire pour savoir vraiment ce qu'il en est?

**Le président:** La seule façon de procéder, c'est de prendre connaissance des propositions initiales, et des amendements



[Text]

We would then understand the original version of the bill and what is to be achieved by the proposed amendments. That is the only way to carry out a study at this stage.

**Senator Marshall:** The witnesses will be able to advise us.

**Senator Steuart:** As I understand it, you want us to start a pre-study of Part I which deals with administrative features to facilitate the transportation, shipping and handling of grain?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Steuart:** Perhaps Mr. Kroeger could tell us if such a committee is in existence now and if it is called by this name.

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** The answer to both questions is, yes. Mr. Chairman, the committee is in existence at present is fairly technical in its orientation. I might add that that was not the case originally. When the committee was first established, the presidents of railways and grain companies, and people of that level, used to meet periodically. Now that the committee is fairly technical in its operations it tends to be staffed more with working-level people.

The changes that would be effected by passage of this bill would be, first of all, to give the committee a statutory base—certain well-defined powers including access to the minister with their recommendations, and, second, to assign to them some functions which in the past have not been carried out by anyone. These are the functions related to the efficiency of the grain transportation, handling and shipping system and the functions related to the monitoring of railway performance, as provided for in the bill. Both of those would be new responsibilities under the proposed committee.

**Senator Steuart:** Is it not a fact that this will be the first time we will have a committee with a basis in law, which represents not just the shippers and the railways but also farmers, grain elevator companies and other groups? Is it not also a fact that this will be the first time they will have a mandate to examine not just the transportation of grain but the storage of grain, the charges charged by the elevator companies, the allocation of boxcars, and so on—in fact, everything to do with the movement, transportation, and storage of grain?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Senator Steuart:** Will it have, at the same time, any jurisdiction over the selling of grain, or will that remain under the authority of the Canadian Wheat Board?

**Mr. Kroeger:** It is not contemplated that this committee would have any responsibilities related to marketing or sales. The responsibilities are in the areas of transportation, handling and shipping. The intent is that those responsibilities should be approached with fairly broad definition. As an example, if the very large number of grades that are in existence at present turned out on examination to be a constraint on achieving

[Traduction]

proposés actuellement. Nous pourrions ainsi comprendre la version originale du projet de loi, et ce que visent les projets d'amendement. C'est la seule façon d'étudier le projet de loi à cette étape de la procédure.

**Le sénateur Marshall:** Les témoins pourraient nous conseiller.

**Le sénateur Steuart:** Si je comprends bien, vous voudriez que nous procédions à une étude préliminaire de la partie I, consacrée aux mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain.

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Monsieur Kroeger pourrait-il nous dire si le comité supérieur dont il est question existe déjà, et s'il est effectivement désigné de cette façon.

**M. Arthur Kroeger, secrétaire du ministère d'État au développement économique:** Je dois répondre oui à ces deux questions. Monsieur le Président, ce comité, qui existe déjà, présente un caractère très technique. J'ajouterais que ce n'était pas le cas initialement. Lors de sa création, les présidents des compagnies de chemin de fer et les producteurs de grain se réunissaient périodiquement, avec des spécialistes de tous les niveaux dans ce domaine. Maintenant que ce comité a des activités de nature très technique, les membres dont il se compose se situent davantage au niveau du travail concret.

L'adoption de ce projet de loi aurait tout d'abord pour effet de donner à ce comité une base statutaire—c'est-à-dire de lui conférer certains pouvoirs, notamment de communiquer ses recommandations au ministre, et deuxièmement, de lui assigner certaines fonctions qui jusqu'à maintenant n'étaient attribuées à personne. Ces fonctions concernent l'efficacité du transport, de la manutention et de l'expédition des grains, et le contrôle du rendement des chemins de fer, qui sont prévus dans le projet de loi. Ces deux éléments constitueraient de nouvelles responsabilités confiées à ce comité.

**Le sénateur Steuart:** N'est-il pas vrai que nous aurons ainsi pour la première fois un comité de nature légale représentant non seulement les expéditeurs et les compagnies de chemins de fer, mais également les producteurs, les exploitants d'éleveurs ainsi que d'autres groupes? N'est-il pas vrai, également, que pour la première fois, le comité aura pour mandat d'examiner non seulement le transport du grain, mais également son stockage, le montant des frais imposés par les exploitants d'éleveurs, la répartition des wagons, etc., en fait, tout ce qui concerne le transport et le stockage du grain?

**M. Kroeger:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Steuart:** Ce comité sera-t-il également compétent en ce qui concerne la vente du grain, ou est-ce que la Commission canadienne du blé va continuer à s'en occuper?

**M. Kroeger:** Il n'est pas prévu que ce comité soit responsable de la commercialisation ou des ventes. Ses responsabilités concernent le transport, la manutention et l'expédition. On a voulu qu'elles soient définies de façon assez large. Par exemple, si le comité constate, à l'examen, que le très grand nombre actuel de catégorie de grains constitue un obstacle à l'obtention d'une efficacité maximale dans le transport, il est fort

[Text]

maximum efficiency in the transportation system—even though the grades are also relevant to the marketing system—it is quite possible that the committee would have a look at that subject to see what the tradeoffs might be between a reduction in the number of grades and the possible implications of that for marketing, on grounds that with fewer grades it would be easier to have unit trains or solid trains and to achieve a more rapid turnaround—for example, on hopper cars.

**Senator Steuart:** The Wheat Board now has some authority—or perhaps it has complete authority—on the allocation of cars, does it not?

**Mr. Kroeger:** The Wheat Board is responsible for what is known as the block shipping system. The Canadian Grain Commission is responsible for the allocation of producer cars, and the grain transportation co-ordinator is responsible for effecting every week the basic split between the cars that are allocated to the Wheat Board and those cars that are allocated for non-Board purposes. It is not intended that the division of responsibility among those three agencies for the allocation of cars would change, at least in the near term. The existing system admittedly is rather complex, but it was the general feeling of the task forces that examined this subject that it should be left alone, that it should be allowed to operate under the new system; and if at some year in the future it were concluded that a different arrangement would be more conducive to efficient handling, that could be dealt with at the time. The conclusion of the task forces was against making any changes in the division of labour on car allocation at present.

**Senator Steuart:** An amendment has been agreed to by the government in the Commons committee committee that the Wheat Pool—which as I read the bill are represented by one representative representing all Saskatchewan, Alberta and Manitoba wheat pools—would have one each.

**Mr. Kroeger:** The original bill provided for a representative from each of the three wheat pools. In the House committee there was a motion to reduce that membership to one, to expand the number of producer-elected members and to add a representative of the trucking industry and feed grain users in western Canada. I understand that in the house there has since been a further amendment restoring wheat pool representation back to the level of three, as originally proposed.

**Senator Steuart:** That would be in the bill that we eventually get.

**Mr. Kroeger:** Yes.

**The Chairman:** Those are the only changes proposed by the amendments in committee—namely, to clause 3?

**Mr. Kroeger:** There was one further change. That was to reduce the number of representatives and to change the form of representation for the users of feed grain outside of what is technically referred to as the western division. The original bill provided for three representatives of feed grain users outside

[Traduction]

possible que même si ces différentes catégories concernent également la commercialisation, le comité s'y intéresse pour voir quels avantages on pourrait détenir en réduisant leur nombre, et pour étudier les répercussions éventuelles d'une telle mesure sur la commercialisation, étant donné qu'en réduisant le nombre des catégories de grains, il serait plus facile de constituer des trains-blocs et d'obtenir une rotation plus rapide, notamment pour les wagons-trémie.

**Le sénateur Steuart:** La Commission canadienne du blé n'est-elle pas exclusivement responsable, actuellement, de la répartition des wagons?

**M. Kroeger:** La Commission canadienne du blé est responsable de ce qu'on appelle le système d'expédition par trains-blocs. Quand à la Commission canadienne des grains, elle est chargée de la répartition des wagons auprès des producteurs, tandis que le coordonnateur du transport des grains assure chaque semaine le partage entre les wagons attribués à la Commission canadienne du blé, et ceux qui sont affectés à d'autres fins. On n'a pas prévu du moins à court terme, de modifier la répartition des responsabilités entre ces trois organismes pour l'attribution des wagons. Nous savons que le système actuel est assez complexe, mais les groupes de travail qui se sont penchés sur ce sujet ont décidé de ne rien changer et de voir ce qu'il adviendrait dans le nouveau régime; si d'ici quelques années, on constate qu'une solution différente a des chances d'améliorer l'efficacité du système, on pourra alors l'envisager. Les groupes de travail n'ont pas conclu à la nécessité de modifier les responsabilités dans l'actuel système de répartition des wagons.

**Le sénateur Steuart:** Devant le Comité des transports de la Chambre des communes, le gouvernement a accepté un amendement qui prévoit l'attribution d'un représentant à chaque pool du blé, alors que d'après le projet de loi, on ne prévoit actuellement qu'un représentant pour les trois pools de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba.

**M. Kroeger:** Le projet de loi initial prévoyait un représentant pour chacun des trois pools du blé. Devant le Comité de la Chambre, on a proposé de réduire leur nombre à un seul représentant, d'augmenter le nombre des membres élus par les producteurs et d'ajouter un représentant de l'industrie du camionnage et des utilisateurs des grains de provende dans l'Ouest du Canada. Il me semble qu'à la Chambre, on a depuis lors proposé un amendement qui rétablissait à trois le nombre des représentants des pools du blé, comme dans la proposition initiale.

**Le sénateur Steuart:** C'est cette formule qui apparaîtra dans la version finale.

**M. Kroeger:** Oui.

**Le président:** Les amendements concernant l'article 3 sont-ils les seuls chargements demandés en comité?

**M. Kroeger:** Il y a eu un autre changement, qui visait à réduire le nombre des représentants et à modifier la formule de représentation pour les utilisateurs de grains de provende de l'extérieur de ce qu'on appelle la division de l'Ouest. Le projet de loi initial prévoyait trois représentants des utilisateurs de



[Text]

the western division and those three might have corresponded to the major consumers in Ontario, Quebec and British Columbia. In the house committee, that was reduced, as senators will see, under clause 3(3)(viii), to one member representing the Livestock Feed Board of Canada. There was then the addition of a member representing the feed grain users on the prairies.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, clause 12 of this part outlines the duties and functions of the board that is referred to in clause 3. It is a pretty broad section. It says among other things:

(b) measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation . . . system,

And so on. I am wondering how branch lines are treated in this respect. Would this committee have any mandate to consider problems of branch lines, either in terms of improvement or abandonment?

**Mr. Kroeger:** The short answer is yes, in the sense that the committee, as the honourable senator points out, has quite a broad mandate to examine any matter that has a bearing on the transportation, shipping and handling of grain, the efficiency and capacity of the system. It is very difficult to talk about some of those subjects, particularly efficiency, without addressing the question of branch lines. One of the groups that was set up to help the government in developing these measures and to provide advice was called the Central Co-ordinating Agency Task Force, on the report of which part I of this bill is largely modelled.

There is an interesting appendix to the report of that task force—that is, appendix (b)—which does an examination of the costs of moving grain on a typical branch line as compared with the cost of trucking the grain to a nearby line with higher capacity. The findings of the group were that on our typical branch line—if you take the cost of rehabilitating the line and amortize that over a period of years, and look at the cost of operating over that line—the annual branch line cost per bushel shipped by a permit holder was 57 cents. They then hypothesize that if that branch line closed and producers had to truck their grain to the next nearest delivery point, the extra cost of trucking that grain would be 16 cents. They therefore identified a potential saving—this is averaged and the figures are indicative only—of 41 cents per bushel.

**Senator Roblin:** In favour of trucking?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Roblin:** You surprise me.

**Mr. Kroeger:** That type of analysis is the kind of thing that the Senior Grain Transportation Committee might very well take as its starting point, and then look into the possible trade-offs between the forecast of large government expenditures on rehabilitation of a number of branch lines in western Canada, compared with, possibly, a system of assistance for local trucking, and other measures of that kind. The case studies that were done by the task force were only indicative, but it did conclude that there were some possibilities here that

[Traduction]

grains de provende de l'extérieur de la division de l'Ouest, pour les trois principales provinces consommatrices de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique. Devant le Comité de la Chambre, le chiffre a été ramené, comme les sénateurs pourront le voir au sous-alinéa 3(3)(viii), à un membre représentant l'Office canadien des provendes. On a ensuite ajouté un représentant des utilisateurs de grains de provende des prairies.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, l'article 12 de cette partie souligne les attributions et les fonctions du Comité désigné à l'article 3. Il s'agit d'un mandat très large, qui comporte notamment

b) les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport . . .

Et ainsi de suite. Je me demande ce qu'on entend faire des embranchements à cet égard. Ce comité aurait-il pour mandat d'étudier les problèmes des embranchements, soit pour les améliorer, soit pour les abandonner?

**M. Kroeger:** Oui, dans la mesure où ce comité, comme l'indique l'honorable sénateur, a un mandat très vaste qui l'autorise à étudier toutes les questions se rapportant au transport, à l'expédition et à la manutention du grain, ainsi qu'à l'efficacité et à la capacité du système. Il est très difficile de se prononcer sur certains sujets, notamment sur l'efficacité, sans se prononcer sur la question des embranchements. L'un des groupes constitués pour conseiller le gouvernement et pour l'aider à élaborer cette mesure législative était appelé Groupe de travail de l'organisme central de coordination, dont le rapport a grandement inspiré les auteurs de la Partie I de ce projet de loi.

Ce rapport comporte une annexe intéressante, où l'on compare les coûts du transport par train sur un embranchement et par camion sur la même distance jusqu'à la ligne principale. Ce groupe en est venu à la conclusion que sur la plupart de nos embranchements, si l'on tient compte du coût de leur remise en état, amortie sur un certain nombre d'années, et que l'on considère le coût d'exploitation du transport sur cette ligne, on obtient un coût moyen annuel de 57 cents du boisseau expédié par un détenteur de permis. Les auteurs de l'étude ont calculé que si l'embranchement était fermé et si les producteurs devaient transporter leur grain par camion jusqu'à la gare la plus proche, le coût de ce transport par camion serait de 16 cents. Ils ont donc trouvé qu'il était possible d'économiser 41 cents du boisseau—il s'agit d'une moyenne, à valeur indicative.

**Le sénateur Roblin:** En faveur du camionnage?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Roblin:** Vous m'étonnez.

**M. Kroeger:** Voilà le genre d'analyse que le Comité supérieur du transport du grain pourrait prendre comme point de départ pour décider s'il est préférable de prévoir de fortes dépenses gouvernementales pour la remise en état d'un certain nombre d'embranchements dans l'Ouest du Canada, ou au contraire d'envisager un régime d'assistance au camionnage local, et autres mesures de ce genre. Les études de cas particulières réalisées par ce groupe de travail n'ont qu'une valeur indicative, mais elles lui ont permis de constater l'existence



[Text]

would warrant looking into in greater depth. Logically, given the statutory responsibilities that are proposed and assigned to the administrator and the senior committee, I would have thought that, in response to Senator Roblin's original question, they would want to look at some of these possible trade-offs.

**Senator Stollery:** How long is the average branch line and what is the profile of the branch line business?

**Mr. Kroeger:** It is difficult to provide a short answer to that question. With the indulgence of people like Senator Roblin and Senator Steuart, who know more about this matter than I do, I shall tell you something about what was going on when I grew up in Alberta. The railway lines running east and west were parallel to each other 20 miles apart and there were also some north-south lines, for example, between Edmonton and Calgary, between Saskatoon and Regina and some others but, generally, the branch lines ran east and west. The grain elevators were about nine miles apart. The thinking here was that no matter where you lived as between parallel railway lines you could load a wagon with grain, hitch up a team of horses, get the elevator, dump your grain at night and get back to the farm before dark.

**Senator Stollery:** You say that the lines ran east and west. Where did they run from and to?

**Mr. Kroeger:** They ran across Manitoba, Saskatchewan and Alberta. There were divisional points about nine miles apart. The cars would be spotted at the local country elevator where they would be loaded. Eventually a locomotive would come by and pick up a couple of cars at one elevator, a few more at another elevator and gradually get them into a large group of cars which would then be sorted and pointed to the terminal facilities at Vancouver, Thunder Bay or, in some cases, Churchill.

This system I have just described which covers the entire grain producing area of Western Canada has existed since the 1930s and 88 per cent of it is still in existence. The number of delivery points has been reduced dramatically and will continue to reduce in the future. The number of elevators has been reduced. Most of the elevators are in the towns that have facilities such as the hospital, the municipal office and some of the larger commercial establishments, and the little towns that were at nine mile intervals with the little general store and the post office have tended to disappear. The one part of the prairies where there has been relatively little change in the past 40 years is in the railways branch line system. The great preponderance of those branch lines that were in existence in the 1930s when grain was generally with a team of horses and a wagon are still there. Great importance has been attached to their preservation because it is thought that these lines are key to the survival of various prairie communities. So it has been a most controversial issue. A great bulk of these branch lines are now protected by an order in council to the year 2000 under the permanent network so abandonment cannot even be con-

[Traduction]

d'un certain nombre de possibilités, dont l'étude mérite d'être approfondie. Logiquement, compte tenu des responsabilités statutaires proposées et attribuées à l'administrateur et au comité supérieur, j'aurais cru que, en réponse à la question initiale du sénateur Roblin, ils auraient souhaité examiner certains des compromis possibles.

**Le sénateur Stollery:** Quelle est la longueur moyenne d'un embranchement et quel est le profil d'une entreprise située à proximité d'un tel embranchement?

**M. Kroeger:** Il est difficile de répondre brièvement à cette question. Fort de l'indulgence du sénateur Roblin et du sénateur Steuart, qui connaissent mieux que moi cette question, je vous parlerai de la façon dont les choses se passaient à l'époque où j'ai été élevé en Alberta. Les voies ferrées allant d'est en ouest étaient parallèles à une distance de 20 milles et il y avait également des voies nord-sud, par exemple entre Edmonton et Calgary, entre Saskatoon et Regina et entre certains autres points, mais généralement les embranchements étaient orientés d'est en ouest. Les élévateurs à grains étaient distants de neuf milles. Cette disposition visait à faire en sorte que peu importe l'emplacement d'une ferme entre deux voies parallèles, il fut toujours possible d'amener un chargement de céréale en voiture à chevaux jusqu'à l'élévateur le soir et de revenir à la maison avant la nuit.

**Le sénateur Stollery:** Vous dites que les voies étaient orientées d'est en ouest. Quels étaient leurs points de départ et d'arrivée?

**M. Kroeger:** Elles traversaient le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Il existait des points de division distants d'environ neuf milles les uns des autres. Les wagons pouvaient être stationnés à l'élévateur local pour y être chargés. Plus tard, une locomotive venait prendre quelques wagons à un élévateur, quelques autres un peu plus loin pour finalement acheminer un long convoi dont les wagons seraient ensuite triés et dirigés vers les installations de Vancouver, Thunder Bay ou même Churchill.

Ce système dont j'ai parlé et qui englobe tout le territoire producteur de céréale de l'ouest du Canada est en place depuis 1930 et 88 p. 100 de ce système existe encore. Le nombre de points de livraison a été sensiblement réduit et il continuera de l'être; le nombre d'élévateurs a également été réduit. La plupart d'entre eux se trouvant dans les villes qui disposent déjà d'installations comme un hôpital, un bureau municipal et certains établissements commerciaux importants, tandis que les petites villes situées à huit ou neuf milles de distance où on ne trouvait qu'un magasin général et un bureau de poste, ont peu à peu disparu. Toutefois, au cours des 40 dernières années, le réseau d'embranchement des prairies s'est très peu modifié. La prépondérance de ces embranchements qui existaient déjà dans les années 30 alors qu'on livrait les céréales dans une voiture à chevaux existe toujours. On a accordé beaucoup d'importance à la présentation de ces installations car elles sont considérées comme essentielles à la survie de certaines collectivités des prairies. La question a donc prêté à controverse. Une bonne partie de ces embranchements seront maintenant dans le réseau général jusqu'en l'an 2 000 en vertu d'un

[Text]

sidered by the Canadian Transport Commission for the next 17 years.

**Senator Stollery:** So coming back to Senator Roblin's question, I can see why one would think that truck transport would make a lot more sense simply because of the cost of maintenance of these railway lines. But because of the order in council, nothing can be done?

**Mr. Kroeger:** In present circumstances you have a fairly static situation. On the other hand, it may be that the senior committee and the administrator will address some of those questions and will on their own initiative come to the government with proposals for alternative ways of configuring the system, because there are a number of costs that undoubtedly arise because of the existence of the branch line system. Let me use the example of turnaround time on cars. I will start with one extreme. The turnaround time on a coal car is about five days. That is, from the mine to Robert's Bank and back to the mine. The average turnaround time for any kind of car on the CN system is 12 days. But the turnaround time for grain hopper cars is 21 days because they have to be scattered around to all these pickup points and collected again. There are other reasons for the long turnaround time but that is the main one. The calculations that have been done indicate that if you could reduce the average turnaround time on a grain hopper car by one day you could reduce the requirements for hopper cars in the system by 1000, and 1000 hopper cars cost \$80 million to \$85 million.

**Senator Stollery:** What you are telling me is that there are thousands of miles of railway spur lines around the prairies which were built in another era but are maintained today at great expense?

**Mr. Kroeger:** Yes, but the degree to which that system can be changed is also governed by the limits of social acceptability. The phenomena that I have been describing are relatively well-known but one can draw a contrast between what has happened elsewhere in the system, not only between the consolidation of schools, hospitals and other prairie facilities but, for example, the Alberta Cattle Commission tell me that on the CN system in Alberta there are now five points left at which you can pick up cattle by rail whereas there are as many as 300 points for grain.

**Senator Stollery:** It sounds very archaic. Can you give me a comparison between the prairies and what happens, for example, in Idaho, a grain producing part of the United States.

**Mr. Kroeger:** I can't give an exact number but my understanding is that in the State of Montana the same consolidation of pickup points to which I referred a minute ago with regard to cattle now in Alberta is found in Montana for grain. However, this did not happen on the Canadian prairies because of the production of branch lines and because of the existence of the Crow. As long as there was a fixed freight rate decade after decade for the movement of grain, the shipper of grain was wholly insulated from any cost trends. It did not

[Traduction]

décret du conseil; c'est pourquoi il est même impossible à la Commission canadienne des transports de songer à les supprimer avant 17 ans.

**Le sénateur Stollery:** Pour revenir à la question du sénateur Roblin, je comprends maintenant pourquoi le transport par camion serait beaucoup plus pratique compte tenu du coût d'entretien de ces voies ferrées. Mais rien ne peut être fait à cause de ce décret du conseil?

**M. Kroeger:** A l'heure actuelle, la situation est plutôt statique. D'autre part, il est possible que le Comité supérieur et l'administrateur se penchent sur certaines de ces questions et qu'ils présentent d'eux-mêmes au gouvernement des projets de modification de la configuration du système car il ne fait pas de doute que certains coûts sont liés à l'existence du réseau d'embranchement. Prenons l'exemple de la durée de rotation des wagons. Je commencerai par un exemple extrême. La durée de rotation d'un wagon de charbon, c'est-à-dire le temps écoulé entre le départ de la mine jusqu'à Robert's Bank et retour à la mine, est de cinq jours. La période de rotation moyenne pour n'importe quel type de wagon du CN est de douze jours. Toutefois, la durée de rotation des wagons-trémie est de 21 jours compte tenu que ces wagons doivent être distribués entre tous les points de cueillette et réunis par la suite. Il y a d'autres raisons à la durée de cette période de rotation, mais c'est là la principale. Des calculs ont été effectués qui indiquent que si on pouvait réduire la période de rotation moyenne d'un wagon-trémie d'une journée, cela permettrait de supprimer quelque 1 000 wagons-trémies, d'où une économie de 80 à 85 millions de dollars.

**Le sénateur Stollery:** En d'autres mots, il existe dans les prairies des milliers de voies de raccordement datant d'une autre époque et qui sont encore entretenues à grands frais?

**M. Kroeger:** Oui, mais la mesure dans laquelle le système peut être modifié dépend du niveau d'acceptation sociale. Les phénomènes que j'ai décrits sont relativement bien connus, mais on peut établir un contraste entre les changements survenus ailleurs dans le système, non seulement en ce qui concerne le regroupement des écoles, hôpitaux et autres installations dans les prairies; par exemple, la Commission du bétail de l'Alberta m'a informé qu'on ne trouve plus dans le réseau du CN en Alberta que cinq points de ramassage du bétail alors qu'il en existe encore 300 pour les céréales.

**Le sénateur Stollery:** Tout cela me semble très archaïque. Pouvez-vous établir une comparaison entre la situation dans les prairies et, par exemple, ce qui se passe dans l'Idaho, un état producteur de céréales des États-Unis.

**M. Kroeger:** Je ne puis donner de chiffres précis, mais je crois savoir que dans l'état du Montana, la centralisation des points de ramassage du bétail en Alberta, dont je faisais mention il y a un instant, est appliquée aussi au Montana dans le cas des céréales. Toutefois, cela ne s'est pas produit pour les céréales des prairies canadiennes à cause des embranchements et du tarif du Nid-de-Corbeau. Tant qu'il y a eu, décennie après décennie, un tarif de transport fixe des céréales, les expéditeurs étaient à l'abri des fluctuations des prix. Peu



[Text]

matter what the shipment of grain cost, the cost to the producer was always \$4.89 a tonne on the average. So there was no incentive for producers to seek cheaper ways of collecting and delivering the grain.

**Senator Stollery:** How many miles of branch lines are in existence?

**Mr. Michael E. Farquhar, Director Gen, Railway and Grain Transportation Directorate, Transport Canada:** There are 5,675 in western Canada. That is exclusive of the main line.

**Senator Stollery:** Fifty-six hundred miles of tracks just going around small rural areas exclusive of the main line?

**Mr. Farquhar:** That is the protected network and there are about 900 miles that are still under consideration by the CTC.

**Senator Stollery:** That is 5,600 plus 900.

**Mr. Farquhar:** Yes, but these branch lines are not all tiny little branch lines. Some of them collect tremendous volumes of grain.

**Senator Stollery:** Sure, but there are 6,400 miles of railway that are not connected with the main lines, as I understand the main CTCN in the north.

**Senator Steuart:** They have to be connected.

**Senator Stollery:** Sure, they are connected; I understand that, but they are not exclusive of the main lines. There are 6,400 miles there.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, Mr. Snavely, who appeared before the committee last week, did a rather broad-brush estimate of the request of the Department of Transport. His findings were that the cost of moving grain in Canada is in the range of 40 to 60 per cent higher than the cost of moving the same amount of grain the same distance in the United States.

**Senator Roblin:** Is he talking about rail movement only or rail and barge?

**Mr. Kroeger:** Rail movement only, sir.

**Senator Roblin:** The inference you draw from that is that it is the branch line system that loads our costs.

**Mr. Kroeger:** It is not just the branch line system. A number of costs have been built in and a number of inefficient practices have either been introduced or preserved because of the almost total insulation of the western grain transportation system from any kind of market forces for decades. There is no demurrage, for example, on grain cars, whereas there is on other kinds of cars.

**Senator Roblin:** Is that an argument for giving the farmers the money instead of giving it to the railroads?

**Mr. Kroeger:** It is one of the arguments, senator.

**Senator Roblin:** I have to warn Senator Stollery that, if he thinks there will be any prompt action on the branch lines, he can think again. They are a "sacred cow". I do think that if

[Traduction]

importait le coût d'expédition des céréales, le coût de production moyen s'est maintenu à \$4,89 la tonne. Les producteurs n'avaient donc pas tendance à rechercher des moyens de ramassage et de livraison des céréales plus économiques.

**Le sénateur Stollery:** Quelle distance couvre le réseau d'embranchement?

**M. Michael E. Farquhar, directeur général, Direction du Transport ferroviaire et du transport de céréales, Transports Canada:** 5 675 milles dans l'ouest canadien, à l'exclusion de la voie principale.

**Le sénateur Stollery:** Cinq mille six cents milles de voies ferrées éparpillées dans les régions rurales, sans compter les voies principales?

**M. Farquhar:** Cela comprend le réseau protégé et il y a encore 900 autres milles qui font actuellement l'objet d'un examen à la Commission canadienne des transports.

**Le sénateur Stollery:** 5 600 plus 900 milles.

**M. Farquhar:** Oui, mais ces embranchements ne sont pas tous de minuscules raccords et certains ont un achalandage considérable.

**Le sénateur Stollery:** Je n'en doute pas, mais il existe tout de même 6 400 milles de voies ferrées qui ne sont pas reliées aux voies principales, si je comprends bien le réseau principal administré par la C.C.T. dans le nord.

**Le sénateur Steuart:** Ils doivent être reliés.

**Le sénateur Stollery:** Ils le sont certainement; je le comprends; mais cela n'exclut pas les voies principales. Il y a dans cette région 6 400 milles de voies ferrées.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, M. Snavely, qui a comparu devant ce comité la semaine dernière, a fait une description générale de la demande du ministère des Transports. D'après ses conclusions, le coût de transport des céréales au Canada est en moyenne de 40 à 60 p. 100 plus élevé qu'aux États-Unis, à quantité et distance égales.

**Le sénateur Roblin:** Parlait-il du transport ferroviaire seulement ou du transport par voie ferrée et par péniche?

**M. Kroeger:** Seulement le transport ferroviaire, monsieur.

**Le sénateur Roblin:** Partant de cela vous tirez la conclusion que c'est le système d'embranchements qui grève les coûts.

**M. Kroeger:** Pas seulement le système d'embranchements. Certains coûts sont inhérents tandis que d'autres sont dus à des méthodes inefficaces qui ont été introduites ou maintenues parce que pendant des décennies, le système de transport des céréales de l'Ouest a été à peu près complètement protégé contre toutes les forces du marché. Par exemple, il n'existe aucun droit de magasinage sur les wagons céréaliers, alors que d'autres types de wagons y sont assujettis.

**Le sénateur Roblin:** Est-ce là un argument pour donner l'argent aux agriculteurs plutôt qu'aux chemins de fer?

**M. Kroeger:** C'est l'un des arguments, sénateur.

**Le sénateur Roblin:** Je dois prévenir le sénateur Stollery que s'il espère des mesures rapides au sujet des embranchements, il peut toujours attendre. Ces embranchements sont de véritables



[Text]

they get this rate of increase in freight rates, we may see some movement there that apparently we cannot see now.

With respect to the comparison with trucking, and the 56 cents and 16 cents, is that made on all fours? If it were attacked by the pools, could you defend it?

**Mr. Kroeger:** I believe the pools were members of the task force that produced this report.

**Senator Steuart:** For example, is the cost of maintaining the roads taken into account?

**Senator Roblin:** That is one thing I wanted to know.

**Mr. Kroeger:** I believe that cost was regarded to be incalculable in the sense that, to the extent that grain movement by truck in the western prairies causes damage at present, it seems mostly to derive from heavy loads on single axle trucks coming out of the farms and moving over the country roads into the elevators. It will be almost impossible to identify in the incremental costs that might arise from the then movement of grain by a fairly limited number of trucks in relation to the overall traffic that a paved highway would carry from a pick-up point or from a farm to a more efficient collection point.

**Senator Roblin:** Well, you would have the cost of maintaining truck roads anyway, but what you might find is that the trucks would be bigger and, therefore, the feeder roads—until you got to the main roads—would be quite an expense. However, we cannot get into all that at this point in time.

I want to get back to the point I was trying to make earlier with respect to the recommendation that these people might make about branch lines; were you saying that that 16-year matter was statutory or was by order in council?

**Mr. Kroeger:** It was by order in council.

**Senator Roblin:** Good.

**Senator Steuart:** A little change in tempo?

**Senator Roblin:** Well, I am thinking about it. The point I want to get at is that this body can make recommendations, but that is all. Somebody else pays, if you are going to fool around with the branch lines. The trouble with the branch lines is that, no matter how useless some of them may appear to be, the pressure is always to upgrade them, which means more money. If we get into that situation, can you tell me how the money flows? Is the upgrading of branch lines calculated in this Crow gap mix or is it something extra?

**Mr. Kroeger:** There are two capital programs. One of them is hopper car purchases.

**Senator Roblin:** I think you told me that earlier.

**Mr. Kroeger:** The other is branch line rehabilitation. These are financed by annual appropriations from Parliament which are quite separate from the statutory provisions in this bill. Taking account of past expenditures together with those that

[Traduction]

«vaches sacrées». A mon avis, si on obtient la hausse demandée dans les tarifs de transport, il y aura des réactions encore imprévisibles.

Pour ce qui est de la comparaison avec le transport par camion et des taux de 56¢ et de 16¢, cela concerne-t-il les quatre? S'il y avait contestation de la part des pools, pourait-on défendre le point de vue?

**M. Kroeger:** Je crois savoir que les pools faisaient parties du groupe de travail qui a produit ce rapport.

**Le sénateur Steuart:** Par exemple, est-ce qu'on tient compte du coût d'entretien de ces voies ferrées?

**Le sénateur Roblin:** C'est une chose que j'aimerais savoir.

**M. Kroeger:** Sauf erreur, on estimait que ce coût était incalculable en ce sens que le transport des céréales par camion dans les prairies de l'ouest cause des dommages à l'heure actuelle, principalement causés par les lourds chargements des camions à essieu unique qui utilisent les routes de campagne pour aller des fermes aux élévateurs. Il sera à peu près impossible d'établir les coûts d'augmentation qui pourraient résulter du transport de céréales par un nombre plutôt restreint de camions relativement au trafic global que permettrait une route pavée, du point de ramassage ou d'une ferme à un point de cueillette plus rentable.

**Le sénateur Roblin:** Il y aurait tout de même le coût de maintien de pleins camions, mais les camions seraient peut être plus gros et, par conséquent, l'entretien des routes d'apport menant jusqu'aux routes principales coûterait assez cher. Toutefois, ce n'est pas le moment d'examiner tous ces aspects du problème.

J'aimerais revenir à la question que j'ai soulevée plus tôt au sujet de la recommandation que ces gens pourraient faire concernant les embranchements; est-ce que la période de protection de 16 ans est statutaire ou réglementaire?

**M. Kroeger:** Réglementaire.

**Le sénateur Roblin:** Bien.

**Le sénateur Steuart:** Un petit changement de tempo?

**Le sénateur Roblin:** Eh bien j'y pense. Ce que je veux dire, c'est que cet organisme peut faire des recommandations, mais sans plus. Si vous perdez votre temps au sujet des embranchements, quel'un d'autre paie de toute façon. Le problème est que peu importe le degré d'inutilité de certains embranchements, on tend constamment à les moderniser, ce qui signifie des déboursés supplémentaires. Si les choses prennent cette tournure, pouvez-vous me dire d'où proviendra l'argent? Est-ce que la modernisation des embranchements est prévue dans la formule du Nid de Corbeau ou faudra-t-il des fonds supplémentaires?

**M. Kroeger:** Il y a deux programmes d'immobilisation. L'un d'entre eux concerne l'achat de wagons-trémie.

**Le sénateur Roblin:** Je crois que vous me l'avez déjà dit.

**M. Kroeger:** L'autre programme concerne la modernisation des embranchements. Ce programme est financé par des crédits annuels du Parlement qui sont distincts des crédits statutaires prévus par le projet de loi. Compte tenu des dépenses

[Text]

are forecast for the future into about 1991, the federal government expects to spend \$1 billion on the rehabilitation of prairie branch lines.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, the organization of the Senate is such that I now have to go to another committee. I thank you for the brief sojourn I have had with you.

**Senator Steuart:** I have a question on the subject of branch lines. Of course, whether or not they will ever be abandoned is a political question involving all kinds of other matters including this fight for some of the grain companies, co-operatives and otherwise to maintain another elevator or many more elevators. With respect to the flexible rate—

**Mr. Kroeger:** The variable rate.

**Senator Steuart:** Yes. The railroads are restricted in this bill in respect of their ability to charge a variable rate.

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Senator Steuart:** They have to go through quite a process. Is not the fear—especially voiced by the wheat pools and many other people, I presume—that, if the railroads were allowed to charge variable rates at their own discretion, they in fact would concentrate on the points that were better from their point of view for picking up the grain and would try to entice farmers to truck the grain down to these cheaper points? Isn't there a fear that the railroads would end up deciding what points would be maintained and what would be closed down?

**Mr. Kroeger:** Even if the railroads were entirely regulated and could set rates only as determined by the Canadian Transport Commission on the basis of their costs, if you had cost-based rates at the elevator and any given elevator in the system reflected the real cost of moving grain from that elevator to the terminal point, you would get very large differences between the rates charged, for example, on a secondary main line with an inland terminal, where you could spot a large number of cars, load them, move them out and bring them back on the one hand, and, on the other, the rates in the system we were discussing earlier of the country elevators and the small number of cars that would be loaded at each point. The latter is obviously a much higher cost system.

However, those differences in cost will not be reflected at the elevators under the provisions of this bill. The costs that are provided for in this bill are average system costs. So that each year under some of the financial clauses of this bill, which I will be glad to explain to the committee when we come to them, a calculation is made with respect to what the total costs of moving that year's crop will be and then a freight rate structure is struck which will recover those costs. But that is done on an average basis so that the costs that would be charged on some lines would be much higher than the real costs of moving grain from that point. Conversely, on some of

[Traduction]

antérieures et des investissements prévus jusqu'en 1991, le gouvernement fédéral prévoit affecter un milliard de dollars à la rénovation des voies d'embranchement dans les prairies.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, je dois maintenant m'absenter pour un autre comité du Sénat. Je vous remercie de m'avoir accueilli brièvement parmi vous.

**Le sénateur Steuart:** J'ai une question à poser au sujet des embranchements. Bien entendu, leur maintien ou leur abandon est avant tout une question politique qui comporte de nombreux éléments, notamment la lutte que mènent certaines entreprises de céréales, coopératives et autres en vue d'assurer le maintien d'un ou de plusieurs autres éleveurs. Pour ce qui est du taux flexible—

**M. Kroeger:** Taux variable.

**Le sénateur Steuart:** Oui. Le projet de loi impose des restrictions à la marge de manœuvre des sociétés ferroviaires relativement à l'imposition d'un taux variable.

**M. Kroeger:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Steuart:** Elles devront se plier à de nombreuses formalités. Est-ce qu'on ne craint pas, comme l'ont fait valoir en particulier les pools du blé et bien d'autres sans doute, que si les chemins de fer sont autorisés à exiger des tarifs variables à leur discrétion, ils feront surtout porter leurs efforts sur les endroits qui, de leur point de vue, offriront plus de facilité pour le chargement des céréales et ils tenteront d'amener les agriculteurs à transporter leurs céréales par camions jusqu'à ces endroits? Est-ce qu'il n'y a pas un risque que ce soit finalement les chemins de fer eux-mêmes qui décident des terminaux à garder ouverts ou à fermer?

**M. Kroeger:** Même si les chemins de fer étaient entièrement régis et ne pouvaient imposer que les tarifs établis par la Commission canadienne des transports en fonction de leurs coûts d'exploitation, si les tarifs étaient établis en fonction des coûts à l'éleveur et que tout éleveur du réseau reflète les coûts réels du transport des céréales de ce point au terminal, il y aurait tout de même de grands écarts entre les taux exigés, par exemple, sur une voie principale secondaire menant à un terminal reculé, où il serait possible de stationner un grand nombre de wagons, de les y charger, de les expédier et de les ramener d'une part et, d'autre part, les taux du système dont nous parlions plus tôt qui seraient applicables aux éleveurs situés dans la contrée et au nombre restreint de wagons qui seraient chargés à chaque endroit. Dans ce dernier cas, les coûts d'exploitation sont évidemment beaucoup plus élevés.

Toutefois, ces différences de coûts ne se répercuteront pas sur les éleveurs, d'après les dispositions actuelles du projet de loi. Les coûts prévus par cette mesure sont les coûts moyens du système. De sorte que chaque année, conformément à certaines dispositions financières du projet de loi, que je me ferai un plaisir d'expliquer au comité en temps voulu, des prévisions seront établies à l'égard du coût total de transport de la récolte de l'année, une échelle de tarif de transport permettant ensuite de récupérer ces coûts. Mais il est établi d'après une moyenne de sorte que les coûts qui seraient imputés sur certaines lignes seraient beaucoup plus élevés que les coûts réels du transport



[Text]

the branch lines the costs charged at the elevator for shipping the grain would be much lower than the real costs.

Only in clause 45 of the bill is there any provision at all for a deviation from that averaging so that a railway and a shipper can get together to negotiate a discount arrangement or whatever kind of practice would save money.

There is, as Senator Steuart points out, a fairly elaborate set of safeguards in the bill to prevent wholesale discounting.

**Senator Steuart:** They have to have a hearing?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Senator Steuart:** The results of all of these, the suggested payments and the variable rates and so on, is that this bill is really pretty neutral on the subject of rationalizing the elevator system on the rail lines?

**Mr. Kroeger:** The bill is quite cautious in its approach to that, and reflects the limits of what was judged to be acceptable in western Canada at the present time.

**Senator Steuart:** I think it would be interesting for the committee to realize that, if the department had written the bill with the philosophy of moving the grain in the most efficient and economical way, it might have written a far better bill than it has. Is it the forces in western Canada that have dictated a great deal of what is contained in this bill?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir, and the judgment of ministers was that one could not take a régime that has existed for 86 years and, in one step, go to something that is radically different.

**Senator Steuart:** I am not criticizing them for not doing it.

**Senator Muir:** I always enjoy listening to Senators Steuart and Roblin and, with all due deference and respect to them, I would point out that the majority of members on this committee this evening are not from western Canada; they are from eastern Canada—and I do not mean Ontario; I mean the far east where all wise men come from.

**Senator Marshall:** Where all the branch lines are gone.

**Senator Muir:** The main lines are also being taken up.

I believe Senator Stollery raised a good point. Senator Steuart, who is from the west, reported to us that 5,675 miles of branch lines are under consideration, and someone else mentioned that there were 900 miles of branch lines under consideration. An Order in Council exists to the effect that they cannot be touched, changed or removed until the year 2000. You mentioned that \$1 billion would be spent on branch lines. Would this be in the form of re-tracking with new tracks, and that sort of thing?

[Traduction]

du grain à partir du même point. En revanche, sur certains embranchements, les coûts à l'élévateur seraient beaucoup plus bas que les coûts réels.

Il n'y a qu'à l'article 45 du projet de loi qu'on trouve une disposition qui permet de s'écarter du tarif moyen en autorisant une compagnie de chemin de fer et un expéditeur à négocier ensemble une réduction ou tout autre moyen d'économiser de l'argent.

Le projet de loi prévoit, comme le sénateur Steuart le fait remarquer, un ensemble assez complexe de garanties contre les réductions sur les ventes en gros.

**Le sénateur Steuart:** Ils doivent être entendus.

**M. Kroeger:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Steuart:** Ne résulte-t-il pas de toutes ces mesures, notamment les paiements proposés et les tarifs variables, que le projet de loi est assez neutre pour ce qui est de la rationalisation du système des élévateurs sur les lignes de chemin de fer.

**M. Kroeger:** Le projet de loi adopte une approche très prudente à ce sujet et reflète les limites de ce qui a été jugé acceptable dans l'Ouest du Canada à l'heure actuelle.

**Le sénateur Steuart:** Je pense qu'il serait intéressant pour le comité de se rendre compte que, si le ministère avait rédigé le projet de loi avec l'intention de rendre le transport du grain le plus efficace et le plus économique possible, il en aurait rédigé un bien meilleur. Est-ce que ce sont les forces en présence dans l'Ouest qui ont dicté en grande partie les mesures contenues dans le projet de loi?

**M. Kroeger:** Oui monsieur, et les ministres ont jugé qu'on ne pouvait, d'un seul coup, changer de façon radicale un régime en place depuis 86 ans.

**Le sénateur Steuart:** Je ne leur reproche pas de ne pas l'avoir fait.

**Le sénateur Muir:** J'éprouve toujours beaucoup de plaisir à écouter les sénateurs Steuart et Roblin et, avec tout le respect que je leur dois, j'aimerais souligner que la majorité des membres de notre comité ce soir ne viennent pas de l'Ouest; ils viennent de l'Est du Canada—et je ne veux pas dire de l'Ontario; je veux dire vraiment de l'Est d'où viennent tous les sages.

**Le sénateur Marshall:** Où tous les embranchements ont été supprimés.

**Le sénateur Muir:** Les lignes principales sont aussi en passe de l'être.

Je crois que le sénateur Stollery a soulevé un point intéressant. Le sénateur Steuart, qui vient de l'Ouest, nous a signalé que 5 675 milles d'embranchements sont à l'étude et quelqu'un d'autre a signalé qu'il y en avait 900 milles, un décret interdisant que les embranchements soient touchés, modifiés ou déplacés avant l'an 2 000. Vous avez indiqué qu'un milliard de dollars serait dépensé pour les embranchements. Ces fonds serviront-ils à la pose de nouveaux rails et à des travaux de ce genre?



[Text]

**Mr. Kroeger:** Yes, sir. The amount of \$1 billion includes expenditures that have taken place since the year 1977, but the bulk of those expenditures still lies in the future. Because the movement of grain was a money-losing proposition for the railways, many years ago they simply stopped investing in the grain-dependent branch lines. These branch lines have fallen into greater and greater disrepair to the point where either they have to be abandoned or rehabilitated. Since abandonment was precluded by the Order in Council, which guaranteed the continuation of that 5,600 miles which I referred to, the rehabilitation had to be undertaken. That had to be at the expense of the government.

The level of expenditures is in the general range of \$100 million a year. It involves completely rebuilding those lines to a high standard so that they can handle fully-loaded hopper cars. The program is forecast to continue until about 1991.

**Senator Muir:** Is that going to be 60-pound rail or 80-pound rail?

**Mr. Kroeger:** Eighty-five-pound rail.

**Senator Muir:** How many thousands of tons of rail are going to be required to rebuild these branch lines?

**Mr. Kroeger:** I doubt that I could provide a figure on the spot of how many tons of rail could be required, but we could try to get from the railways at least a rough estimate of their needs.

The rail needed, of course, will not be limited to the branch lines since extensive double-tracking is being undertaken by both CN and CP on their main lines. There will also be substantial requirements for steel there.

**Mr. Farquhar:** With respect to the branch-line program, not all the lines have replacement rail on them; some of them already have a sufficient weight. Others are sometimes replaced with used rail which can usually be obtained at a cheaper price.

With respect to the overall tonnage of steel, I have a very rough number in terms of tonnage for Canadian Pacific for the decade 1984-93, which includes ties, plates, bridges, spikes, and so on, of 875,000 tons. I imagine that CN's would be at least that, if not a bit more.

**Senator Muir:** Once the bill goes through, how soon will they be replacing, renovating and replenishing these lines?

**Mr. Kroeger:** It is happening now. The branch line rehabilitation program was started in 1977 and is running, currently, at a level in the order of \$100 million, and will simply continue. It is not dependent on the passage of this bill.

On the other hand, the double-tracking of the main lines by the two railways will depend in some measure on what their future revenues from the movement of grain will be. Therefore, there is an important relationship between the passage of the bill and the level of work that is undertaken.

[Traduction]

**M. Kroeger:** Oui, monsieur. La somme de 1 milliard de dollars comprend les dépenses engagées depuis 1977, mais le gros des dépenses est à venir. Parce que le transport du grain était une proposition déficitaire pour les compagnies de chemins de fer, il y a bien des années qu'elles ont tout simplement cessé d'investir dans les embranchements tributaires du grain. Ces embranchements se sont détériorés au point qu'il faut soit les abandonner soit les remettre en état. Comme leur abandon a été interdit par le décret qui garantit le maintien des 5,600 milles de rails dont j'ai parlé, il fallait les réparer et ce, aux frais de l'État.

Le niveau de dépenses annuelles se situe en général autour de 100 millions de dollars. Le programme prévoit la reconstruction complète de ces lignes pour que des wagons-trémies remplis à pleine capacité puissent y circuler. Le programme doit se poursuivre jusqu'aux environs de 1991.

**Le sénateur Muir:** Installera-t-on des rails de 60 ou de 80 livres?

**M. Kroeger:** De quatre-vingt-cinq livres.

**Le sénateur Muir:** Combien de milliers de tonnes de rails seront nécessaires à la reconstruction de ces embranchements?

**M. Kroeger:** Je ne pense pas pouvoir vous donner de chiffre à brûle pourpoint, mais nous pourrions demander aux compagnies de chemins de fer de nous donner au moins une idée de leurs besoins.

Les rails nécessaires ne serviront pas uniquement, bien sûr, aux embranchements étant donné que des doubles voies seront installées autant par le CN que par le CP sur leurs grandes lignes. Ces travaux nécessiteront beaucoup d'acier aussi.

**M. Farquhar:** En ce qui concerne la modernisation des embranchements, il ne faudra pas remplacer les rails sur toutes les lignes; certains ont déjà le poids requis. D'autres sont parfois remplacés par des rails usagés qu'on peut se procurer à meilleur marché.

Pour ce qui est du nombre de tonnes d'acier nécessaires, j'ai un chiffre très approximatif de 875 milles tonnes pour le Canadien Pacifique, pour la décennie de 1984-1993, chiffre qui comprend les traverses, les semelles, les ponts et les crampons. J'imagine que les besoins du CN seraient au moins les mêmes, sinon un peu supérieurs.

**Le sénateur Muir:** Une fois que le projet de loi sera adopté, quand les compagnies commenceront-elles à refaire, rénover et compléter ces voies?

**M. Kroeger:** Elles y travaillent maintenant. Le programme de modernisation des embranchements a commencé en 1977; il se poursuit à l'heure actuelle au rythme d'environ 100 millions de dollars et va tout simplement se continuer. Il ne dépend pas de l'adoption du projet de loi.

En revanche, la construction de doubles voies sur les grandes lignes par les deux compagnies de chemins de fer dépendra dans une certaine mesure des recettes que le transport du grain leur fera réaliser. Par conséquent, il existe un lien important entre l'adoption du projet de loi et l'envergure des travaux effectués.

[Text]

**Senator Muir:** Since 1977, how many miles of new track have been laid?

**Mr. Kroeger:** I do not have a figure on mileage, but the future of expenditures is \$490 million to date with another \$500 million plus to come.

**Senator Muir:** How long do you think it will be before this \$500 million plus will be spent on renovating and renewing old tracks? I am sure this money must be spent on branch lines that are being used once or twice a week.

**Mr. Kroeger:** About once a week.

**Senator Muir:** Therefore, it is not necessary to put in new track?

**Mr. Kroeger:** It is not necessarily the case that, with that total expenditure of \$1 billion plus, all branch lines in the guaranteed network will have been rehabilitated. That is the amount of money that the government has expressed a willingness to spend on the rehabilitation of branch lines.

Dr. Gilson in his report calculated that to rehabilitate them all you would need to spend about \$1.25 billion which is another \$250 million.

The wheat pools in western Canada have expressed some concern that the government's commitment falls somewhat short of the total requirement for branch-line rehabilitation on the prairies if you are to rehabilitate them all.

**The Chairman:** Mr. Kroeger, has anyone ever done an in-depth study of the possibility of saving the cost of transporting this grain by adopting another modern method of handling this grain other than by this multiplicity of branch lines?

**Mr. Kroeger:** The Central Co-ordinating Agency Task Force, in its report, did provide some analysis on that as a starting point for future work by the Senior Grain Transportation Committee and the administrator. Prior to the work that was done in preparation for the presentation of this bill, there was a major consultant study done in approximately 1978-79, which, again, identified a number of the considerations that I have been talking about.

Yes, Mr. Chairman, studies have been done and potential savings have been identified. The problem, however, is then one of the public acceptability of these alternatives to keeping the existing prairie branch lines.

**Senator Stollery:** The Senior Grain Transportation Committee has a much broader representation, as I recall, than what is the case now. Would it be fair to think this group will be a key group, because presumably it will be making sure that the railways come through with the investment program, that it is going to be vetted and thoroughly accounted for. Will not this group also decide, when the investment funds become available to the railways, whether this archaic system, as it appears to me, should be left as is or whether there should be changes that might be appropriate? In other words, this group will have an important role to play, and this bill is really the first

[Traduction]

**Le sénateur Muir:** Depuis 1977, combien de milles de nouveaux rails ont été posés?

**M. Kroeger:** Je n'ai pas le nombre de milles, mais 490 millions de dollars ont été consacrés à ce projet jusqu'ici et plus de 500 millions de dollars le seront encore.

**Le sénateur Muir:** Dans combien de temps pensez-vous que ces 500 millions de dollars auront été dépensés pour la rénovation et la modernisation des rails? Je suis sûr que ces fonds serviront pour des embranchements qui sont utilisés une ou deux fois par semaine.

**M. Kroeger:** Environ une fois par semaine.

**Le sénateur Muir:** Par conséquent, ce n'est pas nécessaire de poser de nouveaux rails?

**M. Kroeger:** Il n'est pas garanti que le montant total de plus d'un milliard de dollars qui sera affecté à ce programme permettra de moderniser tous les embranchements du réseau. C'est le montant que le gouvernement consent à consacrer à la modernisation des embranchements.

Dans son rapport, je pense, M. Gilson calcule qu'il faudrait consacrer environ 1,25 milliard de dollars à la modernisation des embranchements, soit 250 millions de dollars de plus.

Les syndicats des producteurs de blé de l'Ouest craignent que l'engagement du gouvernement ne suffise pas à la modernisation complète des embranchements des Prairies.

**Le président:** Monsieur Kroeger, quelqu'un n'a-t-il jamais effectué une étude approfondie sur la possibilité de réduire les frais de transport du grain en adoptant une autre méthode moderne de manutention du grain que celle qui consiste à multiplier les embranchements?

**M. Kroeger:** Dans son rapport, le groupe de travail de l'Organisme central de coordination présente une analyse de cette question comme point de départ des futurs travaux du Comité supérieur du transport du grain et de l'administrateur. Dans les années 1978-1979, avant que soient effectués les travaux préparatoires à la présentation du projet de loi, une importante étude technique relevait aussi certaines des considérations dont j'ai parlé.

Oui, monsieur le président, des études ont été faites et les économies possibles ont été déterminées. Le problème, toutefois, est de savoir si la population acceptera ces solutions de rechange au maintien des embranchements existants dans les Prairies.

**Le sénateur Stollery:** Le Comité supérieur du transport du grain comprend un plus grand nombre de représentants, si je ne m'abuse, qu'il n'en a maintenant. Serait-il juste de penser que ce comité jouera un rôle déterminant parce que, vraisemblablement, il veillera à ce que les compagnies de chemins de fer réalisent le programme d'investissement qui sera examiné et surveillé de près. Ne décidera-t-il pas aussi, quand les fonds seront versés aux compagnies de chemins de fer, si le réseau, qui me paraît vétuste, doit rester intact ou subir les changements jugés nécessaires? En d'autres termes, le comité aura un rôle important à jouer et le projet de loi représente vraiment la



[Text]

step in what we hope is a modernization of the possibilities of exporting grain from Canada.

**Mr. Kroeger:** The honourable senator's comments are generally accurate. The Senior Committee will have very important responsibilities. On the specific question of branch lines in western Canada, Senator Roblin referred earlier to the great sensitivity of this subject on the prairies. Clearly it would be much easier for governments in future years to address some of these questions in response to advise they receive from this rather broadly based group that is dealing with ways of improving the transportation of grain.

**Senator Stollery:** These people are appointed by the government of the day, I presume.

**Mr. Kroeger:** That depends. First, there are three government agencies that would be represented. They are the Chief Commissioner of the Wheat Board, the Administrator, and the head of the Canadian Grain Commission. So you have three government agencies. Then there are representatives of the major elevator companies; but they would pick their own representative and inform the minister of who was to represent them. Then there would be a representative who was nominated by what is called the process elevators. That would be the crushers and others. Those people would get together and they would agree on who, among perhaps 15 companies, would be their representative on the committee. Then there would be four producers whose membership on the committee derives from an electoral process. They are elected at large. They are the grain producers. So there are different ways of designating different members of the committee.

**Senator Stollery:** So the government of the day does not necessarily control the committee—which would, I think, lend it credibility in the eyes of the people who were going to be affected by any changes that would take place. In other words, any changes proposed by the committee would be changes that would be proposed by people who legitimately had roots in the area they are dealing with, in order to avoid any criticism that "This is one more thing laid on by Ottawa", if there was an attempt to reduce branch lines, or in other ways modernize the shipment of grain.

**Mr. Kroeger:** The bill specifies composition of the committee, but, as I indicated, the designation of who the members should be would rest largely in the hands of western organizations—not exclusively but largely; and the Minister of Transport would have quite limited powers in his own right to designate members to the committee. Senator Stollery's observation is generally accurate, that this is intended to be a committee of westerners.

**Senator Muir:** With regard to the purchase of tracks, has there been any discussion or decision made as to whether the rails would be purchased in Canada or would come from offshore sources, which has happened occasionally in the past—if and when you get going on using them?

**Mr. Kroeger:** I believe that rail procurement is now almost entirely from Canadian sources, by both CN and CP. There may have been exceptions in special circumstances at times in

[Traduction]

première étape de ce que nous espérons être la modernisation des possibilités d'exportation du grain canadien.

**M. Kroeger:** Les remarques de l'honorable sénateur sont en général justes. Le Comité supérieur aura des responsabilités très importantes. Sur la question des embranchements dans l'Ouest du Canada, le sénateur Roblin a invoqué plus tôt le caractère très délicat de cette question dans les Prairies. De toute évidence, il serait beaucoup plus facile par la suite pour les gouvernements de régler certaines de ces questions en fonction des conseils reçus de ce comité, de composition assez large, qui est chargé d'étudier les moyens d'améliorer le transport du grain.

**Le sénateur Stollery:** Les membres du comité sont nommés par le gouvernement du moment, je suppose.

**M. Kroeger:** Cela dépend. Premièrement, il y aurait les représentants de trois organismes gouvernementaux. Il s'agit du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé, de l'administrateur et du chef de la Commission canadienne des grains. Vous avez donc trois organismes gouvernementaux. Puis, il y aurait des représentants des principales compagnies d'éleveurs; mais elles choisiront leur propre représentant et informeront le ministre de leur choix. Puis, il y aurait un représentant nommé par ce que l'on appelle les éleveurs de conditionnement, c'est-à-dire les concasseurs et les autres. Ces compagnies se réuniraient pour décider qui, parmi peut-être 15 d'entre elles, les représenterait au comité. Puis, il y aurait quatre producteurs qui seraient dûment élus représentants au comité. Ils seraient élus par l'ensemble. Ce seraient des producteurs de grain. Il y aurait donc bien des façons de nommer les différents membres du comité.

**Le sénateur Stollery:** Donc, le gouvernement du moment ne contrôlerait pas nécessairement le comité, ce qui, je pense, lui conférerait de la crédibilité aux yeux de ceux qui devaient être touchés par les changements. En d'autres termes, tous les changements proposés par le comité le seraient par ceux qui ont des liens légitimes avec la région dont ils s'occupent pour éviter que l'on se plaigne de ce qu'il s'agit encore une fois d'une décision d'Ottawa si l'on tente de réduire les embranchements ou de moderniser, de toute autre façon, le transport du grain.

**M. Kroeger:** Le projet de loi précise la composition du comité, mais, comme je l'ai indiqué, le choix des membres incomberait en grande partie aux organismes de l'Ouest, pas exclusivement, mais en grande partie; et le ministre des Transports aurait des pouvoirs très limités à ce sujet. Le sénateur Stollery a raison lorsqu'il fait observer que ce comité est conçu pour les gens de l'Ouest.

**Le sénateur Muir:** En ce qui concerne les rails, s'est-on demandé ou a-t-on décidé s'ils seraient achetés au Canada ou à l'étranger, ce qui s'est déjà produit par le passé, à supposer qu'on doive jamais les utiliser?

**M. Kroeger:** Je crois que maintenant les rails viennent presque tous de sources canadiennes autant pour le CN que pour le CP. Il y a pu y avoir des exceptions en raison de



[Text]

the past, but in general I believe that rail procurement is from Canadian sources. CN's overall pattern of procurement from Canadian sources is, I believe, 88 per cent, and CP—I am speaking from memory—is 91 per cent or 92 per cent. So it is very high. However, that being said, there is in the bill a clause which specifies that having due regard for economy, the railways are to make their procurements in Canada and to purchase services and materials in regions where major investment is in progress. I believe it is clause 29(3) of the bill.

**Senator Muir:** With regard to the composition of the Senior Grain Transportation Committee, we discussed that briefly with the minister the other evening. I believe an amendment was made in the other place to have a representative of labour unions on the committee. Is that one representative or more?

**Mr. Kroeger:** I believe it would be just one. That poses a more difficult problem than the designation of some of the other representatives, because we have quite a few unions involved.

**Senator Muir:** That is what I was leading to. Who would select that representative?

**Mr. Farquhar:** One possible course would be to have an informal discussion with the Canadian Labour Congress with a view to getting their suggestions and input as to how one might go about approaching different unions and labour groups generally for suggested nominees.

**Senator Muir:** As Mr. Kroeger said, there are a number of unions and the people might be concerned as to why their union was not represented. Perhaps there is a solution to the problem by contacting the CLC.

**Mr. Farquhar:** One suggestion would be representation on a rotational basis during the course of a four- or five-year period.

**The Chairman:** How many members of this committee would be sitting in an advisory capacity only?

**Mr. Kroeger:** The entire committee, as such, is advisory in nature. The people from the government agencies have executive responsibility in their own right. The role of the committee was debated at some considerable length in the Gilson inquiry and in the task force's report I was quoting from a short while ago. Dr. Gilson conceived of the committee having executive responsibility. It would have decision-making power.

When the subject was examined at greater length in the central co-ordinating agency task force, there were second thoughts about the feasibility of giving the committee an executive decision-making power because to whom would it be accountable? The composition is specified in the bill but who gets the blame for any decisions? Whereas, if the committee is entirely advisory and the decision-making power rests with an administrator who is accountable to Parliament and to the public, then there is no ambiguity. Consequently the central co-ordinating task force recommended that at least for purposes of this bill the committee be advisory, and that is

[Traduction]

circonstances spéciales par le passé, mais, en général, je crois que les rails viennent de fournisseurs canadiens. Pour le CN, je crois, ces fournisseurs sont canadiens à 88 p. 100 et, pour le CP, ils le sont—je cite de mémoire—à 91 ou à 92 p. 100. Ces pourcentages sont donc très élevés. Mais, cela dit, il y a dans le projet de loi un article qui précise que, compte tenu de leur saine gestion, les compagnies de chemin de fer doivent utiliser des biens canadiens et acheter et utiliser les biens et les services de la région où elles effectuent la plupart de leurs investissements. Je crois qu'il s'agit du paragraphe 29(3) du projet de loi.

**Le sénateur Muir:** En ce qui concerne la composition du Comité supérieur du transport du grain, nous en avons discuté brièvement avec le ministre l'autre soir. Je crois qu'un amendement a été présenté à l'autre endroit proposant qu'il comporte un représentant des syndicats ouvriers. S'agit-il d'un ou de plusieurs représentants?

**M. Kroeger:** Je crois qu'il n'y en aurait qu'un seul. La nomination de ce représentant cause un problème plus délicat que celle de certains autres parce qu'il y a beaucoup de syndicats en cause.

**Le sénateur Muir:** C'est ce à quoi je voulais en venir. Qui choisirait ce représentant?

**M. Farquhar:** Une façon de procéder serait d'obtenir le point de vue officieux du C.T.C. sur la façon de pressentir les divers syndicats et groupes en vue de nominations.

**Le sénateur Muir:** Comme M. Kroeger l'a dit, les syndicats sont nombreux, et d'aucuns pourraient s'étonner de voir que leur syndicat n'y sera pas représenté. On trouverait sans doute une solution à ce problème en communiquant avec le C.T.C.

**M. Farquhar:** On pourrait y déléguer des représentants à tour de rôle, à chaque période de quatre ou cinq ans.

**Le président:** Combien de membres de ce comité siègeraient à titre consultatif seulement?

**M. Kroeger:** Le comité dans son ensemble est consultatif. Les représentants des organismes gouvernementaux concernent leurs responsabilités de direction. Le rôle du comité a été débattu en profondeur lors de l'enquête Gilson et dans celui du groupe de travail que j'ai déjà cité. M. Gilson a proposé que le comité soit pourvu d'une responsabilité de direction, qu'il ait des pouvoirs décisionnels.

Lorsque la question a été examinée de façon plus poussée au sein du groupe de travail sur l'organisme central de coordination, on a repensé à accorder au comité des pouvoirs décisionnels étant donné qu'on ne savait pas devant qui il serait responsable. La composition du comité est précisée dans le projet de loi, mais qui sera blâmé pour les mauvaises décisions? Si le comité est entièrement consultatif et que les pouvoirs décisionnels sont accordés à un administrateur responsable devant le Parlement et devant la population, il n'y aura pas d'ambiguïté. Par conséquent, le groupe de travail sur l'organisme central de coordination a recommandé que le

[Text]

reflected in the bill. It may be that in future years the committee will evolve to the point where it could assume other responsibilities, and ways will be found of re-assigning those responsibilities to it, but at present the problems of accountability were left to be sufficiently serious that the conclusion was as reflected here.

**The Chairman:** Is it not possible that those sitting on this committee who represent agencies of the Crown will have a bigger say than those who are representing the unions, the producers and so on?

**Mr. Kroeger:** In my frequent discussions with wheat pools, grain organizations, railways and others over the past three and a half years, I have not detected any difference in the respect they accord to government spokesmen and that which they accord to others.

**Senator Muir:** The title "Advisory Committee" means that they can advise the minister and the government. It does not necessarily mean that the minister or the government will take that advice.

**Mr. Kroeger:** The recommendations of the committee would not be binding on the government. On the other hand, those recommendations would be in the public domain and a government which chose not to implement them would, presumably, be called upon to give its reasons. It might very well choose not to implement all the recommendations, just as governments choose not to implement all the recommendations of a royal commission. But the responsibility of the government to make decisions and to take public responsibility for whatever decisions it makes, I think, is fairly clear.

**Senator Steuart:** Is it contemplated in this section that there will be a review of the work of the administrator and the committee?

**Mr. Kroeger:** I do not recall it being specified as a subject that should be reviewed, although there is nothing that says that it cannot be reviewed. In looking at clause 59, I do not see anything that specifies that the composition or responsibilities of the committee should be reviewed.

**Senator Steuart:** Does this clause contemplate that this committee could evolve into a sort of shippers' organization that might have administrative as well as advisory powers?

**Mr. Kroeger:** The original bill included a provision that they should study how they might assume greater responsibilities in the future. I believe that clause, along with a couple of others that specified in a good deal of detail what the committee ought to do, were dropped during the course of the review by the house committee. That still does not exclude the possibility that the committee, in light of a few years of experience, might not develop some idea as to how it could develop in this way.

**Senator Steuart:** Wasn't this matter reviewed from the point of view that the committee might get too much power and encroach on the, for example, Canadian Wheat Board and some of the other agencies?

[Traduction]

comité soit consultatif, au moins pour les fins du projet de loi, et il en est ainsi. Il se peut que dans les années à venir le comité évolue au point où il pourrait assumer d'autres responsabilités, et nous trouverons des façons de les lui réattribuer mais pour le moment, les problèmes de responsabilité ont été jugés suffisamment graves pour qu'on aboutisse à cette conclusion.

**Le président:** N'est-il pas possible que les porte-parole des organismes de la Couronne qui feront partie de ce comité auront plus de poids que ceux qui représentent simplement les syndicats, les producteurs, etc.?

**M. Kroeger:** Au cours de mes nombreuses discussions avec les pools, les organismes de manutention des grains, les chemins de fer et d'autres intéressés depuis trois ans et demi, je n'ai décelé aucune différence dans le respect qu'ils accordent aux porte-parole du gouvernement et aux autres représentants.

**Le sénateur Muir:** Le titre «comité consultatif» signifie que le comité peut conseiller le ministre et le gouvernement, mais pas nécessairement que ceux-ci suivront ses conseils.

**M. Kroeger:** Les recommandations du comité ne seront pas obligatoires pour le gouvernement. D'autre part, ces recommandations seront du domaine public, et un gouvernement qui choisira de ne pas leur donner suite devra vraisemblablement justifier sa décision. Mais il pourra très bien choisir de ne pas mettre en vigueur toutes les recommandations, comme dans le cas d'une commission royale d'enquête. Quoi qu'il en soit, l'obligation pour le gouvernement de prendre des décisions et d'assumer la responsabilité publique de ces décisions est à mon avis très claire.

**Le sénateur Steuart:** Selon l'article, y aura-t-il un examen du travail effectué par l'administrateur et le comité?

**M. Kroeger:** Je ne me souviens pas s'il s'agit d'une question à examiner, même si rien ne l'interdit. L'article 59 ne précise pas que la composition ou les responsabilités du Comité devraient faire l'objet d'un examen.

**Le sénateur Steuart:** Cet article précise-t-il que le Comité devrait se transformer en une sorte d'association d'expéditeurs dotée de pouvoirs administratifs ou consultatifs?

**M. Kroeger:** Le projet de loi initial comportait une disposition selon laquelle le Comité devait étudier la façon de s'y prendre pour assumer de plus grandes responsabilités à l'avenir. Je crois que cet article, ainsi que plusieurs autres, qui précisaient avec passablement de détails ce que le Comité devait faire, ont été supprimés au cours de l'examen par le comité de la Chambre. Mais cela n'exclut toujours pas la possibilité que le Comité se fasse une idée quant à son avenir, à la lumière de quelques années d'expérience.

**Le sénateur Steuart:** Cette question n'a-t-elle pas été examinée du point de vue selon lequel le Comité pourrait se voir accorder trop de pouvoirs, lesquels chevaucheraient, par exemple, ceux de la Commission canadienne du blé ou certaines attributions d'autres organismes?



[Text]

**Mr. Kroeger:** Those concerns focus more on the creation of the administrator rather than the committee.

**Senator Steuart:** As I understand it there will be no award or sanctions in favour of or against the railroads for lack of performance or for good performance?

**Mr. Kroeger:** The original concept was that any system of sanctions would be limited to the railways. A commonly held view in western Canada is that if the railways were to be compensated at modern levels for moving grain, then, in turn, they were going to have to perform. The railways did not dissent from that proposition. They were quite prepared to be held responsible for their performance. However, when it came to examining this concept of railway performance, very early on it became clear that the railways were only one link in the chain and that you cannot hold the railroad responsible for moving grain that is not delivered to the elevator, for not getting their cars back from Vancouver quickly if the terminal operators do not unload the cars or for such things as strikes and so on. There are many elements in the overall grain transportation system of which the railways control only a few.

So in the discussions that took place in Dr. Gilson's group and after, what emerged was a concept of responsibilities by what are called system participants in which not only would the railways set targets for themselves as to what they would do but so would the grain companies and the terminal operators.

**Senator Steuart:** Are you referring to all grain companies?

**Mr. Kroeger:** Yes. Indeed, the government agencies would have their performance subject to scrutiny by the committee and would be required to adopt performance targets and have their performance monitored against those targets to see how they were doing. That concept was carried to its logical conclusion which said that if you are going to have a system of sanctions against the railways, why wouldn't you have sanctions against other people who are causing problems?

Then the question arose; might you also use a carrot as well as a stick? The bill does not provide for any carrot for railways except that they get paid. The term used in the bill is "awards and sanctions" it is not easy at this stage to say how a system of awards and sanctions might work in respect of the, for example, Manitoba Pool Elevators, the Canadian Wheat Board, Cargill Grain or a terminal operator, but the concept was thought to be worth preserving in the bill to underline that this was an area of shared responsibility. It provides for a three-year trial period to see whether ways can be found in which you can make a system of awards and sanctions work for the various system participants. It may be that the experiment will fail. It may be that at the end of three years of operating in what is called in the bill the "notional scheme" various elements of it will not be practical. If something is implemented after 1985-86 it will only be those elements that seem to work during that trial period. But the general conclu-

[Traduction]

**M. Kroeger:** Ces préoccupations touchent davantage la création du poste d'administrateur que le Comité lui-même.

**Le sénateur Steuart:** Si je comprends bien, il n'y aura aucune prime ni sanction aux chemins de fer pour leur bon ou mauvais rendement?

**M. Kroeger:** Le projet de loi voulait initialement que tout barème de sanctions se limite aux chemins de fer. D'après une opinion bien répandue dans l'Ouest canadien, si les chemins de fer devaient être dédommages à des tarifs adaptés à notre époque pour le transport des grains, ils se devaient de fournir un bon rendement. Les chemins de fer ne se sont pas opposés à cette idée. Ils étaient prêts à se considérer comme responsables de leur rendement. Toutefois, lorsqu'il a fallu examiner cette notion du rendement des chemins de fer, on s'est très vite rendu compte que ceux-ci n'étaient qu'un des maillons de la chaîne et qu'on ne pouvait les tenir responsables de transporter des grains non livrés aux élévateurs ou de ne pas être en mesure de récupérer leurs wagons de Vancouver rapidement si les exploitants de silos terminus ne les déchargeaient pas pour des raisons comme une grève, etc. Il y a de nombreux éléments dans un réseau global de transport de grains, et les chemins de fer n'en contrôlent que quelques-uns.

Ainsi, les discussions qui ont lieu au sein du groupe de M. Gilson et par la suite ont permis de dégager une notion de responsabilité qui serait assumée par ce que nous appelons les participants au système. Selon cette notion, non seulement les chemins de fer devraient se fixer des objectifs pour eux-mêmes mais les compagnies de grains et les exploitants des silos terminus devraient faire de même.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce que vous visez ici toutes les compagnies de grains?

**M. Kroeger:** Oui. En fait, le rendement des organismes gouvernementaux serait soumis à l'examen du comité, et ils seraient tenus d'adopter des objectifs de rendement et de faire évaluer leur performance. Cette notion a été poussée jusqu'à sa conclusion logique: si on instaure un système de sanctions contre les chemins de fer, il faut également en établir un pour ceux qui causent des difficultés.

On s'est ensuite demandé si cela revenait à instaurer le système de la carotte et du bâton. Le projet de loi ne prévoit aucune carotte pour les chemins de fer sauf qu'ils seront payés. La terminologie du projet de loi est «primes et sanctions» et il n'est pas facile à ce moment-ci de spéculer sur le succès ou l'échec d'un système de primes et de sanctions à l'égard, par exemple, des élévateurs à grains du Manitoba, de la Commission canadienne du blé ou de Cargill Grain ou encore d'un exploitant de silos terminus, mais on a jugé bon de retenir ce principe dans le projet de loi afin de souligner qu'il s'agissait d'un domaine de responsabilité partagée. Il prévoit une période d'essai de trois ans afin de déterminer dans quelle mesure il était possible de faire fonctionner avec succès un régime de primes et de sanctions à l'intention des divers participants au système. L'expérience sera peut-être un échec. Peut-être se rendra-t-on compte à la fin de trois ans d'exploitation que divers éléments de ce projet de loi ne seront pas pratiques. Le



[Text]

sion was that one should not at this point circumscribe what might and might not be examined and that the right time to make decisions about what sort of awards and sanctions system with teeth should be put in place is after 1985-86, not now.

**Senator Steuart:** It will be very interesting to have all the elements in one room pointing their fingers at each other.

**Senator Muir:** White Senator Steuart is pondering his next 25 questions, may I ask whether the meetings of the Senior Grain Transportation Committee will be held *in camera*?

**Mr. Kroeger:** I believe so.

**Senator Muir:** I was afraid of that. In that case, will there be any open hearings or will members of the committee in turn be in a position to or be allowed to report back to the people they represent?

**Mr. Kroeger:** Oh, yes. There is a certain logic to holding regular meetings *in camera*.

**Senator Muir:** We find that here, too.

**Mr. Kroeger:** You do want a rather free give and take and some informal trying out of ideas and perhaps some rather frank dialogue occasionally that you would not want to carry on in front of the television cameras.

**Senator Marshall:** We do not have to worry about television cameras here.

**Mr. Kroeger:** However, under the amended bill I believe the committee will be making public some reports, and I believe its recommendations would normally be public as well.

**Senator Muir:** There are undoubtedly occasions when discussions will pertain to labour. I think of such things as strikes on the west coast—we rarely have them on the east coast. If discussions were being carried on pertaining to the labour end of it, what position would that put the labour representative in?

Incidentally, I am all for having a labour representative on that board, because his being there might ward off some of the problems that would otherwise be forthcoming. But would he be in a position to relay to the CLC, or whomever he might report to, any good advice or thoughts that he might have as a consequence of these meetings?

**Mr. Kroeger:** The main value of having a labour representative on the committee would be that he would be able to explain in considerably more depth what the real issues were, what were the management practices and so on.

**Senator Muir:** You mean he could explain to his people.

**Mr. Kroeger:** No, I mean that he could explain at a meeting of the committee.

**Senator Muir:** I understand.

[Traduction]

régime qui sera mis en vigueur après 1985-1986 comprendra uniquement les éléments qui auront semblé fonctionner durant la période d'essai. Mais la conclusion générale était qu'on ne pouvait, à ce moment-ci, déterminer avec exactitude ce qui pourrait et ce qui ne pourrait pas être examiné, pas plus qu'il était temps de prendre des décisions sur la nature des primes et des sanctions qui devraient être mises en place après 1985-1986. Non, ce n'est pas encore le temps.

**Le sénateur Steuart:** Il sera très intéressant de voir tous les participants dans une salle se pointant du doigt les uns les autres.

**Le sénateur Muir:** Pendant que le sénateur Steuart pense à ses 25 prochaines questions, puis-je demander si les réunions du comité supérieur du transport du grain seront tenues à huis clos?

**M. Kroeger:** Je crois que oui.

**Le sénateur Muir:** C'est ce que je craignais. Dans ce cas, y aura-t-il des audiences publiques ou encore les membres du comité seront-ils en mesure de faire rapport à la population qu'ils représentent ou seront-ils autorisés à le faire?

**M. Kroeger:** Bien sûr. Il existe une certaine logique à tenir des réunions ordinaires à huis clos.

**Le sénateur Muir:** Nous trouvons cela ici, également.

**M. Kroeger:** Il se peut que vous vouliez avoir un échange libre sur certaines idées ou un dialogue franc à l'occasion sans qu'ils soient transmis par la télévision.

**Le sénateur Marshall:** Vous n'avez pas à vous préoccuper des caméras de télévision ici.

**M. Kroeger:** Par contre, en vertu du bill modifié, je crois que le comité rendra publics certains rapports, et je pense que les recommandations du comité seront également publiques.

**Le sénateur Muir:** Il y aura certainement des occasions où les discussions mettront en cause les syndicats, je pense entre autres aux grèves sur la côte ouest. Nous n'en avons pas beaucoup sur la côte est. Si le comité discute de questions syndicales, quelle position adopteront les représentants syndicaux au sein du comité?

En passant, je suis tout à fait d'accord avec l'idée de nommer un représentant des syndicats à cet organisme, parce que sa présence permettra d'éviter certains problèmes. Mais il sera en position de transmettre au C.T.C. ou à l'organisme auquel il pourra faire rapport, tout bon conseil ou toute bonne idée qu'il aura eu en réunion?

**M. Kroeger:** Le principal intérêt de nommer un représentant syndical au comité est qu'il sera en mesure d'expliquer de façon beaucoup plus poussée les enjeux véritables des discussions, les pratiques de gestion, etc.

**Le sénateur Muir:** Vous voulez dire qu'il pourra expliquer ces choses à ses commettants?

**M. Kroeger:** Non, je veux dire qu'il pourra les expliquer à une réunion du comité.

**Le sénateur Muir:** Je comprends.

[Text]

**Mr. Kroeger:** At a meeting of the committee a good many members might not be particularly familiar with the issues that are in play when the grain handlers in Vancouver go on strike. Why are they going on strike? What were the management practices that gave rise to the strike? What is it that labour is seeking? Conversely, what are the labour practices that are also in question?

The main contribution of a labour representative would probably be to the actual discussions of the senior committee, although on occasion I can imagine that he would also be able to go back and talk to some of the unions about some new ideas that would have been raised in the committee.

**Senator Muir:** Don't misunderstand me. I fully agree that there should be at least one labour representative on that committee, if not more than one. For example, I recall that during the war years, when I was a young boy, we had labour/management production committees in the coal mines with the United Mine Workers. Oft-times there was a different view of things when both union representatives and management sat in together, as opposed to one side raising hell because it did not know the inside story.

Of course, management can be wrong and labour can be wrong, on occasion. I think it is a good idea that this amendment was accepted. I hope it will work out.

**The Chairman:** Honourable senators, it is interesting to note the wording of clause 12 in respect of its duties and functions:

12. The Committee may on its own initiative and shall, at the request of the Minister or Administrator, advise and make recommendations to the Minister or Administrator, as the case may be, on any matter affecting the transportation, shipping or handling of grain, including

(a) performance objectives for system participants and awards and sanctions related thereto,

(b) measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation, shipping and handling system, for the purpose of maximizing returns to producers, and

(c) the allocation of railway cars for the movement of grain,

and shall make public not less than four reports annually concerning the activities of the Committee.

There you have the functions of the committee. They have to make at least four reports a year concerning the activities of the committee. These are public reports.

**Mr. Kroeger:** That is right.

**Senator Steuart:** Mr. Chairman, going to clause 30 I see that the "Governor in Council may appoint a person to investigate the allocation of railway cars by any agency, together with actions by other system participants, that affect the movement of grain."

In clause 13 the Grain Transportation Agency Administrator is appointed by Governor in Council to hold office during

[Traduction]

**M. Kroeger:** A une réunion du comité, bon nombre de membres ne connaîtront peut-être pas bien toutes les questions en jeu lorsque les manutentionnaires des grains de Vancouver iront en grève. Pourquoi la grève? Est-ce que ce sont les pratiques de gestion qui ont suscité cette grève? Qu'est-ce que le syndicat cherche à obtenir? Inversement, les pratiques syndicales sont-elles également remises en question?

La principale contribution d'un représentant concernera probablement les discussions réelles du comité supérieur, bien qu'à l'occasion je puisse imaginer que le représentant syndical pourra également faire part aux syndicats de nouvelles idées qui auront été proposées au sein du comité.

**Le sénateur Muir:** Comprenez bien ce que je veux dire. Je suis entièrement d'accord sur le fait qu'il devrait y avoir au moins un représentant syndical au comité, sinon plus d'un. Par exemple, je me souviens que durant la guerre, lorsque j'étais jeune, nous avions des comités de production patronaux-syndicaux dans les mines de charbon avec le syndicat des *United Mine Workers*. Souvent, la perception des choses était différente lorsque les représentants du syndicat et du patronat siégeaient ensemble, par opposition à aujourd'hui où les deux côtés se dénoncent mutuellement parce qu'ils ne connaissent pas le fin fond de l'histoire.

Évidemment, les deux côtés peuvent avoir tort à l'occasion. Mais je pense que c'est une bonne idée d'accepter cet amendement. Je crois qu'il se révélera utile.

**Le président:** Honorables sénateurs, il est intéressant de noter le libellé de l'article 12 portant sur les fonctions du comité:

12. Le Comité peut, de sa propre initiative, ou doit, à leur demande, conseiller le ministre ou l'administrateur et leur faire des recommandations sur les questions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain, et notamment sur:

a) les objectifs de résultat des participants et les primes et sanctions qui s'y rattachent,

b) les mesures visant à augmenter la capacité et l'efficacité du système de transport, d'expédition et de manutention du grain, afin de maximiser les bénéfices des producteurs,

c) l'affectation des wagons aux mouvements de grain;

il doit en outre à chaque année, rendre public au moins quatre rapports sur les travaux du Comité.

Ce sont là les fonctions du comité. Il doit présenter au moins quatre rapports par année sur ses activités. Il s'agit de rapports publics.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Steuart:** Monsieur le président, à l'article 30, on peut y lire que «le gouverneur en conseil peut nommer une personne chargée d'enquêter sur l'affectation des wagons par un organisme et sur les actions des autres participants, qui touchent les mouvements du grain.»

L'article 13 stipule que le gouverneur en conseil nomme à titre amovible, pour un mandat d'au plus quatre ans, un



*[Text]*

pleasure for a term not exceeding four years. His responsibilities are then listed and among them is included almost everything to do with the handling of cars; so I presume part of his responsibilities would be the allocation of cars. At least he would have to look into the allocation of cars. And yet we find later in the bill that the Governor in Council can appoint another individual to examine what the first individual appointed is supposed to be doing. Is that not a little redundant or overlapping? If they don't like what the first fellow is doing, why don't they just fire him and get somebody they like?

**Mr. Kroeger:** In my earlier comments I remarked that there were three government agencies having responsibility for the allocation of cars. During some of the detailed discussions that led up to the drafting of this bill, the original proposal was that you should appoint an arbitrator who would look at the situation and deal with it within 72 hours and then make a ruling which would be binding on everybody. In the legislative task force, when we came to look at that, we concluded that that would not work. Seventy-two hours is a long time in the business of moving railway cars. We decided that it was not a question of dealing with a particular snarl or a particular dispute on Wednesday of the third week of December. It was the kind of practices that people regularly engaged in related to railway car allocation that could cause the real trouble in the system.

Consequently, what was drafted and included in the bill was clause 30(1), where what you really do is investigate the practices of any government agency or of any system participant that affect the movement of grain. So if one of the players around the table is just consistently causing problems, the Governor in Council can appoint someone to carry out an investigation.

Why the Governor in Council? The reason for that is that those three government agencies to which I referred report to three different ministers. You cannot very well have a report being made to the Minister of Transport about actions being taken by an entity that reports to the Minister of Agriculture. Hence the need for the report to go to the Governor in Council instead.

**Senator Steuart:** I can see that you might need a referee there. What about the position that is there now? If I recall correctly, the first individual who had it was Horner. Was that not his job? Will that position be gone now?

**Mr. Kroeger:** It will be replaced by administrator. The Grain Transportation Co-ordinator has now been in operation for about four years. It was the experience of that entity which gave rise to or encouraged, at least, some of the recommendations for an expanded organization.

**Senator Steuart:** And it has generally been accepted?

**Mr. Kroeger:** Yes, generally the experience has been positive and the view expressed by most of the major agricultural organizations in western Canada was that, first of all, this entity should be given a statutory base which the co-ordinator

*[Traduction]*

administrateur de l'Office du transport du grain. Vient ensuite la liste de ses responsabilités, qui comprennent presque tout ce qui touche à la manutention des wagons; j'imagine donc qu'une partie de ses responsabilités porte sur l'affectation des wagons. Il devrait au moins se pencher sur cette question. Nous voyons toutefois plus loin dans le projet de loi que le gouverneur en conseil peut nommer un autre particulier pour examiner ce que le premier particulier nommé est censé faire. Ne s'agit-il pas de redondance ou de double emploi? S'ils n'aime pas ce que fait le premier, pourquoi ne pas tout simplement le congédier et le remplacer?

**M. Kroeger:** J'ai fait remarquer plus haut que trois organismes gouvernementaux se partageaient les responsabilités au niveau de l'affectation des wagons. Pendant certaines des discussions poussées qui ont mené à la rédaction du présent projet de loi, la première proposition visait à nommer un arbitre qui examinerait la situation et qui prendrait dans les 72 heures une décision qui lierait toutes les parties en cause. Lorsque nous avons étudié cette proposition au sein du groupe de travail, nous avons conclu que cela ne fonctionnerait pas. Soixante-douze heures, c'est long lorsqu'on parle de déplacer des wagons de chemin de fer. Nous avons décidé qu'il ne s'agissait pas de régler une situation ou un différend particulier le mercredi de la troisième semaine de décembre. Ce sont les pratiques auxquelles on s'adonne habituellement pour ce qui est de l'affectation de wagons qui pourrait poser de graves problèmes au sein du système.

Par conséquent, c'est pourquoi on a rédigé le paragraphe 30(1), qui permet d'enquêter sur les actions des organismes gouvernementaux ou des autres participants, qui touchent les mouvements du grain. Si l'un des participants crée constamment des problèmes, le gouverneur en conseil peut nommer un enquêteur.

Pourquoi le gouverneur en conseil? C'est parce que les trois organismes gouvernementaux dont j'ai parlé relèvent de trois ministres différents. On ne peut pas rédiger à l'intention du ministre des Transports un rapport sur les actions d'un organisme qui relève du ministre de l'Agriculture. C'est pourquoi il faut que le rapport soit plutôt adressé au gouverneur en conseil.

**Le sénateur Steuart:** Je comprends l'utilité d'un arbitre. Qu'arrive-t-il au poste qui existe déjà? Si je me souviens bien, le premier titulaire était M. Horner. C'était pas son travail, n'est-ce pas? Est-ce que ce poste va disparaître maintenant?

**M. Kroeger:** Il sera remplacé par l'administrateur. Le coordonnateur du transport du grain est maintenant en poste depuis environ quatre ans. C'est l'expérience du titulaire de ce poste qui est à l'origine de certaines des recommandations visant une organisation élargie, ou du moins qui l'a encouragé.

**Le sénateur Steuart:** En général, est-ce qu'elle a été acceptée?

**M. Kroeger:** Oui, en général, l'expérience a été positive et la plupart des grandes organisations agricoles de l'ouest du Canada ont exprimé l'avis que le coordonnateur devrait disposer d'une base statutaire qu'il n'a pas à l'heure actuelle et, que



[Text]

does not have and, secondly, that the responsibilities of this entity ought to be expanded as defined in the bill. The existing co-ordinator simply deals with some aspects of car allocation, whereas the administrator, as proposed in the bill, would also be responsible for efficiency measures and monitoring railway performance. Those are the two major additions to the administrator's responsibilities.

**The Chairman:** I note that clause 13 was amended. Clause 13(1) formerly read that the Governor in Council "may" appoint an officer, whereas, now, clause 13(1) reads:

The Governor in Council shall appoint an officer to be known as the Grain Transportation Agency Administrator.

Further down it was stipulated that that would be for a term not exceeding seven years, and that has now been changed to four years. Were these amendments made by the committee, or are they proposed by the government?

**Mr. Kroeger:** The amendments to clause 13(1) arose from discussions in committee. The amendments to clause 13(3) was a technical amendment proposed in committee by the government.

**Senator Langlois:** What was the reason for changing this term from seven to four years?

**Mr. Kroeger:** The feeling of members of the House of Commons committee was that it would be unwise to get locked into the appointment of a particular individual for too long in case it did not work out as well as had been hoped. In clause 13(2) there is always a provision to re-appoint the administrator if it is working out well. I think some members of the House of Commons committee saw an advantage in having a certain amount of turnover in keeping the organization up to date, with new ideas being brought in by new people; hence, the shortening of the term.

**Senator Steuart:** I notice that clause 33 states:

The Minister may, on behalf of Her Majesty, acquire or lease railway cars for the purpose of moving grain and administer and control any railway cars so acquired or leased.

Is it not contemplated that, after we have given away all of this money, they will not look after their own shops, buy their own cars, look after their own rails, and do all the things that normal businesses do?

**Mr. Kroeger:** The government has made a public commitment to acquire additional hopper cars—3,800 in all—between February 1983 and the end of the 1985-86 crop year. The government of the day would always have the option to enter into some additional acquisitions of hopper cars if it chose. In that event, this bill provides an authority to do that.

If the government were of the view just expressed by Senator Steuart, then, in fact, the responsibility for acquiring additional rolling stock to replace or to add to what exists over the years would, indeed, be the responsibility of the railways.

[Traduction]

ses responsabilités devraient être étendues comme le prévoit le projet de loi. Le coordonnateur actuel ne fait que traiter certains aspects de l'affectation des wagons; en revanche l'administrateur dont il est question dans le projet de loi serait également chargé des mesures d'efficacité et de la surveillance du rendement des chemins de fer. Ce sont les deux principales responsabilités nouvelles de l'administrateur.

**Le président:** Je constate que l'article 13 a été modifié. Dans la première version, le paragraphe 13(1) stipule que le Gouverneur en Conseil «peut» nommer un agent, et dans le nouveau paragraphe 13(1), on y lit que:

Le gouverneur en conseil nomme . . . un administrateur de l'Office du transport du grain.

Plus loin, il était stipulé que son mandat serait d'au plus sept ans, et il est maintenant de quatre ans. Ces modifications ont-elles été apportées par le comité, ou sont-elles proposées par le gouvernement?

**M. Kroeger:** Les modifications au paragraphe 13(1) sont le fruit des discussions en comité. La modification au paragraphe 13(3) est une modification de forme proposée en comité par le gouvernement.

**Le sénateur Langlois:** Pourquoi a-t-on changé le mandat de sept à quatre ans?

**M. Kroeger:** Les membres du comité de la Chambre des communes étaient d'avis qu'il ne serait pas sage de nommer un particulier pour une trop longue période au cas où les choses ne se passeraient pas aussi bien que souhaitées. Le paragraphe 13(2) prévoit que l'administrateur peut recevoir un nouveau mandat si tout va bien. Je crois que certains membres du comité de la Chambre des communes considéraient comme avantageux un certain roulement pour veiller à ce que l'organisme soit toujours au fait de la situation, les nouveaux venus pouvant amener de nouvelles idées; et c'est pourquoi le mandat est plus court.

**Le sénateur Steuart:** L'article 33 stipule que:

Le ministre peut, pour le compte de Sa Majesté, prendre en charge, après acquisition ou location, des wagons en vue de leur utilisation pour les mouvements du grain.

Une fois que nous leur aurons donné tout cet argent, n'est-il pas prévu qu'ils pourront s'occuper de leurs propres affaires, acheter leurs propres wagons, entretenir leurs propres voies ferrées, et faire tout ce que font ordinairement les entreprises?

**M. Kroeger:** Le gouvernement s'est engagé publiquement à acquérir des wagons-trémies additionnels; 3,800 en tout entre février 1983 et la fin de la campagne agricole de 1985-1986. Le gouvernement au pouvoir aurait toujours la possibilité d'acquérir des wagons-trémies additionnels comme bon lui semble. Cette possibilité est prévue dans le présent projet de loi.

Si le gouvernement adoptait le point de vue que vient d'exprimer le sénateur Steuart, il incomberait donc en fait aux chemins de fer d'acquérir de nouveaux wagons pour remplacer les anciens ou en accroître le nombre. Selon le projet de loi, les

[Text]

There is a provision in the bill which then states that the costs of acquiring such rolling stock would be deemed eligible costs and part of the overall costs to be covered by the freight rate structure.

**Senator Muir:** You mentioned, Mr. Kroeger, that the commission would monitor the programs of the railway companies and the maintenance of grain-dependent branch lines, and so on. Will the co-ordinator still be in office? Is there a co-ordinator in office now?

**Mr. Kroeger:** There is an acting co-ordinator.

**Senator Muir:** Would his duties conflict with the duties of the advisory committee? Formerly the co-ordinator did the monitoring, and now it is proposed to set up a grain commission to do this. Will their duties conflict?

**Mr. Kroeger:** The existing co-ordinator's organization would be superseded by the creation of the administrator. In effect, the existing staff would become the staff of the administrator. An administrator would be appointed, should this bill pass, and would take over that operation. There would have to be a modest addition to staff to handle the additional responsibilities specified in the bill. There would not be a duplication. It would be a question of one organization being replaced by another.

**The Chairman:** If there are no further questions, we should move to Part II of the bill.

**Senator Steuart:** I would suggest that this would be an excellent time to adjourn. We have dealt with Part I, and Part II deals with some very interesting questions on rates, and I think Senator Roblin would like to be present to hear those questions.

**The Chairman:** It is only 9 o'clock, and I would point out that, if we do not finish Part II this evening, we can always come back tomorrow. I feel we should carry on for a further half hour this evening.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, Parts II and III of this bill are, unquestionably, quite complicated. The definitions are difficult, and some of the financial formulae are quite complex. I could spend perhaps 15 minutes providing a sketch for the committee on how the system is supposed to work and what all these definitions add up to. However, perhaps it would be better to do that when Senator Roblin and other senators were here. My explanation might provide a clearer picture of what is intended than can be obtained by an attempt to read one's way through these rather technical clauses. I am in the committee's hands on this.

**Senator Steuart:** I am wondering if we are going to save much time by proceeding further this evening. I know Senator Roblin has a tremendous interest in this bill, and we may have to go back and thresh the same grain all over again.

I think it would be most helpful if the deputy would follow through with his suggestion. Perhaps Senator Roblin already knows what we will be told by Mr. Kroeger, and we will not have to go through it all again.

[Traduction]

coûts d'acquisition des wagons seraient considérés comme des frais admissibles et feraient partie des coûts d'ensemble visés par la structure des taux.

**Le sénateur Muir:** Vous avez mentionné, monsieur Kroeger, que la Commission contrôlerait les programmes des compagnies de chemins de fer et l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain, et ainsi de suite. Le coordonnateur sera-t-il toujours en fonction? Y a-t-il un coordonnateur en fonction à l'heure actuelle?

**M. Kroeger:** Il y a un coordonnateur intérimaire.

**Le sénateur Muir:** Ses fonctions pourraient-elles entrer en conflit avec celles du comité consultatif? Auparavant, le coordonnateur se chargeait de la surveillance, et on propose maintenant la création d'une commission du grain à cet égard. Leurs fonctions seront-elles en conflit?

**M. Kroeger:** l'actuel poste du coordonnateur serait remplacé par celui de l'administrateur. Si le projet de loi est adopté, un administrateur sera nommé et assumera ces fonctions. Il faudrait augmenter légèrement le personnel afin de faire face aux responsabilités additionnelles stipulées dans le projet de loi. Il n'y aurait pas de double emploi. Il s'agirait d'une organisation qui en remplace une autre.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, nous devrions passer à la Partie II du projet de loi.

**Le sénateur Steuart:** Je crois que le moment serait bien choisi pour l'ajournement. Nous avons discuté de la Partie I, et la Partie II traite de certaines questions très intéressantes au sujet des taux, et je crois que le sénateur Roblin aimerait être des vôtres.

**Le président:** Il n'est que 9 heures, et j'aimerais souligner que si nous n'avons pas terminé la Partie II ce soir, nous pouvons toujours revenir demain. Je crois que nous devrions continuer encore une demi-heure ce soir.

**M. Kroeger:** Monsieur le Président, les Parties II et III du projet de loi sont indiscutablement assez compliquées. Les définitions sont difficiles, et certaines des formules financières sont assez complexes. Je pourrais peut-être passer 15 minutes à expliquer brièvement au Comité comment est censé fonctionner le système et ce que veulent dire toutes ces définitions. Il serait peut-être toutefois préférable de le faire quand le sénateur Roblin et les autres sénateurs seront ici. Mon explication permettra peut-être de comprendre plus clairement ce qui est visé que si l'on essaie de lire ces dispositions plutôt techniques. Je m'en remets au comité à ce sujet.

**Le sénateur Steuart:** Je me demande si nous allons gagner beaucoup de temps en poursuivant nos travaux ce soir. Je sais que le sénateur Roblin s'intéresse énormément au projet de loi, et nous devons peut-être reprendre les mêmes explications.

Je crois qu'il serait très utile que le sous-ministre donne suite à sa suggestion. Le sénateur Roblin sait peut-être déjà ce que dira M. Kroeger, et nous n'aurons pas à tout reprendre.



[Text]

**The Chairman:** We do not have too many days left.

**Senator Steuart:** I do not think they are moving too quickly in the other place since they still have to put through all of the amendments.

**The Chairman:** I am informed that the minister has set a target date of November 11 to get this bill out of the other place. You are aware, of course, that the other place is adjourning on November 4 for one week, so we have only from now to the end of the month of study this bill, and there are other bills waiting for our study.

**Senator Steuart:** If the minister gets this finished before November 4, then good luck to him. That's all I can say. It would be helpful, then, if tonight we listened to the deputy minister. But I do not think we shall be saving much time if we go over it tonight and then come back and have to go over it again. I believe there is no question that Senator Roblin is spokesman for the Opposition on this bill. He may accept my word that everything is okay, but I seriously doubt it.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, Senator Steuart has a point, since Senator Roblin will be dealing with the bill on behalf of the Opposition.

**The Chairman:** I do not want to deprive anyone from having his say on this bill. Some of us have other priorities. There is nothing to prevent us from coming back if Senator Roblin has further questions to ask. We are not closing the debate on this section.

**Senator Muir:** I have no ball game to go to.

**The Chairman:** I am not interested in ball games.

**Senator Muir:** But why does the deputy minister have to go into detail on a complicated matter such as this and then have to come back and go over the same thing? It might be a good idea to contact the whips in both parties and ask them if we could have representatives from both sides from the west—rather than just those of us who are involved with coal, fishing and steel. That might help a little.

**The Chairman:** I am in the hands of the committee. If there is a motion, I would have to entertain it. I would suggest that we have very little time in which to deal with this complicated bill.

**Senator Muir:** If the deputy minister wishes to go ahead and then come back and rehash it tomorrow, that is entirely up to him.

**The Chairman:** Mr. Kroeger has no objection to coming back.

**Senator Muir:** He has been eating, sleeping and living this bill for months.

**Senator Steuart:** I would suggest that we go ahead.

**Mr. Kroeger:** Before I deal with the more technical parts of the bill, perhaps I could spend a few minutes on a few of the basic concepts. When the government was contemplating

[Traduction]

**Le président:** Il ne nous reste pas beaucoup de jours.

**Le sénateur Steuart:** Je ne crois pas qu'ils avancent trop rapidement à l'autre endroit, étant donné qu'ils doivent encore étudier tous les amendements.

**Le président:** On m'a informé que le ministre avait fixé au 11 novembre la date limite pour faire passer ce projet de loi à l'autre endroit. Vous êtes évidemment au courant que l'autre endroit ajourne ses travaux le 4 novembre pour une semaine, de sorte que nous n'avons que d'ici la fin du mois pour étudier le présent projet de loi, et d'autres projets de loi attendent.

**Le sénateur Steuart:** Si le ministre pense terminer le tout avant le 4 novembre, alors je lui souhaite bonne chance. C'est tout ce que je peux dire. Il serait alors utile que nous écoutions le sous-ministre ce soir. Je ne crois toutefois pas que nous sauverons beaucoup de temps si nous le faisons ce soir et devons le reprendre ensuite. Je crois qu'il n'y a aucun doute que le sénateur Roblin est le porte-parole de l'Opposition pour ce qui est du présent projet de loi. Il pourrait me croire sur parole si je lui dis que tout va bien, mais j'en doute sérieusement.

**Le sénateur Marshall:** Le sénateur Steuart a raison, étant donné que le sénateur Roblin s'occupe du projet de loi au nom de l'opposition.

**Le président:** Je ne voudrais enlever à personne l'occasion de donner son avis sur le projet de loi. Certains d'entre nous avons d'autres priorités. Rien ne nous empêche de revenir si le sénateur Roblin a d'autres questions à poser. Nous ne mettons pas fin au débat sur cette partie.

**Le sénateur Muir:** Aucune partie de baseball ne m'attend...

**Le président:** Je ne m'intéresse pas au baseball.

**Le sénateur Muir:** Alors pourquoi le sous-ministre doit-il expliquer en détails une question compliquée comme celle-ci et revenir pour faire la même chose? Il serait peut-être bon de communiquer avec les whips des deux partis et leur demander si nous pouvons avoir des représentants de l'ouest, plutôt que s'en tenir simplement à ceux d'entre nous qui s'occupent du charbon, de la pêche et de l'acier. Ce serait peut-être un peu mieux.

**Le président:** Je m'en remets au Comité. S'il y a une motion, je devrai y donner suite. J'aimerais vous rappeler que nous disposons de très peu de temps pour discuter de ce projet de loi compliqué.

**Le sénateur Muir:** Si le sous-ministre veut le faire et ensuite tout reprendre demain, c'est entièrement à lui d'en décider.

**Le président:** M. Kroeger est prêt à revenir.

**Le sénateur Muir:** Il ne s'occupe que de ce projet de loi depuis des mois.

**Le sénateur Steuart:** Je propose que nous y continuions.

**M. Kroeger:** Avant de traiter des aspects techniques du projet de loi, je pourrais peut-être consacrer quelques minutes à expliquer quelques-uns des motions de base. Lorsque le



*[Text]*

taking action on the problems of the statutory rate, there was extensive discussion with the agricultural organizations in western Canada. Those organizations—such as Unifarm, the Manitoba Farm Bureau, UGG, and so forth—recognized that the statutory rate was no longer an unmixed blessing. They recognized that sooner or later a change would have to come. The proposition they made to the government was that there was a certain shortfall between what the railways were getting for moving grain and what their actual costs were. If the overall cost of moving grain was \$800 million, the farmer was paying approximately \$150 million of that under the Crow rate. I am using round figures here. In addition, the railways were getting \$300 million in so-called statutory branch line subsidies. That amounts to \$450 million, leaving a railway loss of approximately \$350 million. That was roughly the division.

The proposition from the western farm organizations was that the government should put its money up front. "You make the railways hold in the base year of 1981-82, and then we will talk to you about how we share cost increases from then on". The farmers said to the government, in effect, "There is a railway shortfall. They are losing money. You make them hold, and in the base year our costs, as farmers, will be \$150 million. You will have to up \$650 million to make them whole, to reach that figure of \$800 million. Then, of course, in future years costs will go up. If you make them whole, put your money up front, put that \$650 million on the table as your basic commitment, and pay that amount every year, we will negotiate with you on the sharing of cost increases beyond the level of \$800 million". If the total cost in 1981-82 was \$800 million, and the cost thereafter might be \$850 million or \$870 million, depending on developments, they said they would negotiate with them on the sharing of costs after the base year.

That proposition from the western organizations was accepted by the government and was the core of the government's policy statement of February, 1982—which is when this process really began. In that policy statement the government announced the appointment of Dr. Gilson to carry out the intensive consultations about a range of subjects including the sharing of costs. Dr. Gilson brought down a report which addressed the question of sharing cost increases that have come about in two ways. One was because of inflation. The cost of moving a tonne of grain in one year is perhaps \$25, and then fuel and other prices go up and the following year it might be \$27. The other reason why grain transportation costs can increase is because you are moving more grain. If you move 25 million tonnes of grain at \$20 per tonne, that produces a total cost of \$500 million. If, in the following year you move not 25 million tonnes but 27 million tonnes, then you have some extra costs. So Dr. Gilson came in with a formula for cost sharing, in which he said that so far as costs arising from inflation were concerned, the producer should pick up the first three percentage points, and anything beyond that would

*[Traduction]*

gouvernement entrevoyait la possibilité de prendre des mesures relativement aux problèmes liés au taux obligatoire, il y a eu des discussions prolongées avec les organisations agricoles de l'Ouest du Canada. Ces organisations, telles que UNIFARM, le Manitoba Farm Bureau, l'U.G.G. et ainsi de suite, ont reconnu que le taux obligatoire causait quelques inconvénients. Ils ont reconnu qu'il fallait tôt ou tard apporter des changements. Voici la proposition qu'ils ont présentée au gouvernement pour combler le déficit entre ce que recevaient les compagnies de chemins de fer pour le transport du grain et leurs coûts réels. Le coût total du transport du grain était de \$800 millions et le cultivateur payait environ \$150 millions aux termes du taux du Nid-de-Corbeau. J'utilise des chiffres arrondis. En outre, les compagnies de chemins de fer recevaient \$300 millions sous forme de subventions obligatoires pour les embranchements. Elles récoltaient donc en tout \$450 millions et subissaient ainsi des pertes d'environ \$350 millions. C'était la répartition approximative.

Les organisations des cultivateurs de l'Ouest proposaient que le gouvernement verse les fonds dès le départ. Ils demandaient au gouvernement de financer les chemins de fer au montant de l'année de référence 1981-1982, et de discuter ensuite du partage des augmentations de coûts subséquentes. En fait, les cultivateurs ont dit au gouvernement que les compagnies de chemins de fer avaient un déficit, et qu'elles perdaient de l'argent. Il faudrait que le gouvernement les finance, et aux taux de l'année de référence, les coûts assumés par les cultivateurs seraient de \$150 millions. Il faudrait que le gouvernement verse \$650 millions pour atteindre les \$800 millions. Par la suite, les coûts augmenteraient évidemment. Si le gouvernement s'engageait au départ à verser \$650 millions chaque année, les cultivateurs seraient prêts à négocier le partage des coûts excédant les \$800 millions. Si le coût total pour 1981-1982 était de 800 millions de dollars, et il pourrait par la suite atteindre les 850 millions ou 870 millions, selon l'évolution de la situation, les organismes agricoles ont dit qu'ils négocieraient le partage des frais avec le gouvernement après l'année de base.

Le gouvernement a accepté cette proposition qui était au cœur de sa déclaration de principe de février 1982, mois qui a vu le début de tout ce processus. Dans cette déclaration, le gouvernement a annoncé la nomination de M. Gilson qui serait chargé de consulter la population sur une foule de sujets y compris le partage des frais. M. Gilson a déposé un rapport qui abordait la question du partage des augmentations de frais, qui se sont produites pour deux raisons. L'une était l'inflation. Le transport d'une tonne de grain peut coûter \$25 une année et \$27 l'année suivante à cause de l'augmentation des prix du pétrole et d'autres biens ou services. L'autre raison de l'augmentation du prix du transport du grain est qu'on en transporte plus maintenant. Si on transporte 25 millions de tonnes de grain à \$20 la tonne, cela coûte au total 500 millions de dollars. Si, l'année suivante, on transporte 27 millions de tonnes au lieu de 25, cela coûte évidemment plus cher. Ainsi, M. Gilson a donc trouvé une formule de partage des frais en vertu de laquelle le producteur devrait assumer les trois premiers points de pourcentage de l'augmentation des prix due à l'inflation tandis que le gouvernement paierait excédent. Ainsi,

*[Text]*

be for the government's accounts. So if inflation was running at 12 per cent, the producer would pay the first three points and the government would pick up the other nine.

Dr. Gilson also recommended that after 1985-86 the producers' share should be 4.5 per cent. There would be a maximum of 3 per cent for the first four years and a maximum of 4.5 per cent after that. The government modified that recommendation for the period up to 1985-86. The bill as presented to Parliament accepts the Gilson recommendation of 3 per cent in the years 1983-86. Thereafter, instead of Dr. Gilson's maximum of 4.5 per cent, it will be 6 per cent.

Dr. Gilson also recommended that as part of the overall sharing package the producer should be responsible for all cost increases that arise from increased volumes. The logic of that was that while the amount that costs can go up because of rising volumes is limited by the productivity of western land, the amount by which costs can go up as a result of inflation is infinite. It was felt that it was more important to protect producers against inflation than it was to protect them against volume increases. The trade-off in Dr. Gilson's report was to have the producers bear the extra costs that arose as a result of volume increases and that there should be a limit on the liability to the producer for cost increases arising as a result of inflation. That is the basic philosophy of the proposals that went into the drafting of this bill.

When one comes to translate those sorts of general ideas into legislative language, one gets into some fairly intricate mechanics and fairly difficult wording. However, overall the concept is that in the future, the railways will receive each year revenues which amount to an adequate return on the costs that they incur.

I shall now explain how that is provided for in the bill. The first step is to establish for any given year what the costs will be. Overall railway costs will be established every four years by the Canadian Transport Commission. It will do a top to bottom examination of the costs to the railways for moving grain. This assessment will establish a base year. In between those four-year reviews the CTC will adjust railway costs on the basis of indices that they maintain on such items as increases in the cost of fuel, labour, material and so forth. With this process the CTC can establish for any year what the average cost of moving one tonne of grain in western Canada will be. To arrive at the total cost of moving a prairie crop you multiply the cost of one tonne by the number of tonnes to be moved. This provides you with a global figure. I used the figure of \$800 million in my earlier example. That is approximately the cost of moving grain for 1981-82. In 1982-83 the costs were somewhat higher and in 1983-84 they were higher again.

*[Traduction]*

si le taux d'inflation était de 12 p. 100, le producteur paierait les trois premiers points de pourcentage et le gouvernement se chargerait des neuf autres.

M. Gilson a également recommandé de porter la responsabilité des producteurs à 4.5 p. 100 après l'année 1985-1986. Leur part maximale serait de 3 p. 100 pour les quatre premières années et de 4.5 p. 100 par la suite. Le gouvernement a modifié cette recommandation pour la période allant jusqu'à 1985-1986. Le projet de loi, tel qu'il a été présenté au Parlement, accepte la recommandation Gilson quant aux 3 p. 100 des augmentations de prix pour les années allant de 1983 à 1986. Par la suite, le pourcentage maximal serait de 6 p. 100 au lieu des 4.5 p. 100 recommandés par M. Gilson.

Ce dernier a également proposé, dans le cadre de l'entente générale sur le partage des frais, que les producteurs assument toutes les augmentations de frais attribuables à un accroissement du volume du transport. La raison de cette recommandation est que si l'augmentation des frais due à un accroissement du volume est limitée par la productivité des agriculteurs de l'Ouest, celle qui est attribuable à l'inflation est quant à elle infinie. M. Gilson a estimé qu'il était plus important de protéger les producteurs contre l'inflation que contre les augmentations du volume du transport. Le marché proposé dans le rapport Gilson consistait à imputer aux producteurs les augmentations de frais résultant d'un accroissement du volume du transport et à limiter leur responsabilité quant à l'augmentation des frais résultant de l'inflation. Voilà le principe de base des propositions formulées dans le projet de loi.

Quand arrive le moment de traduire les principes généraux de ce genre en langage législatif, on se rend compte que les rouages du système sont passablement compliqués et qu'il n'est pas aisé de les exposer clairement. Cependant, le principe général est qu'à l'avenir, les sociétés ferroviaires auront chaque année des revenus leur assurant des bénéfices raisonnables, compte tenu des frais qu'elles devront assumer.

Je vais maintenant expliquer comment on a prévu cela dans le projet de loi. Il faut d'abord savoir à combien s'élèveront les frais pour toute année donnée. En général, les frais des sociétés ferroviaires seront établis tous les quatre ans par la Commission canadienne des transports. La Commission fera une ventilation complète des frais des deux sociétés ferroviaires qui transportent du grain. Par cette évaluation, on établira une année de base. Entre ces révisions quadriennales, la CCT modifiera les frais des sociétés ferroviaires en fonction de données qu'elle tient à jour sur des sujets comme l'augmentation du prix du combustible, de la main-d'œuvre, du matériel et ainsi de suite. De cette façon, la CCT est en mesure de savoir, au titre de chaque année, ce que coûtera en moyenne le transport d'une tonne de grain dans l'Ouest. Pour savoir combien coûtera au total le transport d'une céréale donnée, on multiplie le coût du transport d'une tonne de cette céréale par le nombre de tonnes à transporter. Cela donne un chiffre global. Dans mon premier exemple, j'ai utilisé le chiffre de 800 millions de dollars. C'est approximativement ce qu'a coûté le transport du grain en 1981-1982. L'année suivante, ce chiffre avait quelque peu augmenté de même que pour 1983-1984.



*[Text]*

Having established the total costs for moving the grain crop, you then establish a freight rate structure that will recover those costs. The mechanics of establishing the freight rate structure are in the back of the bill in Schedule II. You see there are a base rate scale. That scale reflects the fact that in the 1920s when the statutory rate was legislated by Parliament, a set of rates was established for every delivery point in western Canada. Essentially those rates were established on the basis of distance of the delivery point from the port. Schedule II is essentially a tidied up version of the Crow rate scale. In order to calculate what the cost of moving a tonne of grain would be you simply look up the distance the point is from the port and you read across to the rate per tonne, which is the Crow rate from that point in western Canada.

Of course, that rate schedule will cover only a fraction, less than 20 per cent, of the real cost of moving a prairie crop today. To arrive at a system of full compensation you have to apply a multiplier to that schedule. To do that, you take the total cost of moving grain and what the revenues would be under the Crow rate and divide the one by the other. If the total cost of moving a prairie crop was \$750 million, divided by Crow revenues of \$150 million... you would end up with a multiplier of five. You then apply that multiple to any point in the system. So if you apply this formula to a town in Manitoba which is 326 miles away from Thunder Bay with a Crow rate of \$3 per tonne and a multiple of five, you would establish that the cost of moving one tonne of grain in that year from that point is \$15.

**Senator Marshall:** What does a tonne of grain sell for?

**Mr. Kroeger:** It depends on the kind of grain. Wheat is in the range of \$180 to \$200 per tonne. Having established your multiple, you simply apply it to any point in the system to get the freight rate for a particular year. One year the multiple might be 5 and the following year 5.2, then 5.7 and so on. In that way you get a uniform increase in all the freight rates for every delivery point in Western Canada.

There are four basic steps. I have described two of them. I will be as simple as I can in describing the other two. I said that you could have a freight rate for that point in the system of \$15. I said that that freight rate would be five times the \$3 a tonne so that it would be \$15. The producer is going to pay all of that but those costs are shared as between the government and the producer. At the moment the government pays about 80 per cent of the costs. The producer pays a little less than 20 per cent. In 1985 the government will pay about 75 per cent of the costs and the producer will pay about 25 per cent of the costs, and the producers' share of the total real cost will steadily increase over the years.

So step one is to establish what the costs will be; step two is to establish a freight rate structure that will recover those

*[Traduction]*

Quand on sait combien coûte au total le transport de cette céréale, on établit un barème des tarifs de transport qui permette de recouvrer ces débours. La façon de procéder à cet égard est prévue à la dernière page du projet de loi, à l'Annexe II. On y trouve un barème de référence. Ce barème tient compte du fait que dans les années 1920, lorsque le Parlement fixait le tarif par la voie législative, on a établi un ensemble de tarifs pour chaque point de livraison des provinces de l'Ouest. Pour l'essentiel, les tarifs ont été établis en fonction de la distance entre le point de livraison et le port. L'Annexe II n'est ni plus ni moins qu'une version mise à jour du barème de référence du Pas du Nid-de-Corbeau. Pour calculer ce que coûtera le transport d'une tonne de grain, on n'a qu'à chercher dans le barème la distance du port au point de livraison et on trouve à côté le tarif par tonne, qui est le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau depuis cet endroit.

Évidemment, ce barème de référence ne représente qu'une fraction, moins de 20 p. 100, de ce que coûte aujourd'hui le transport des céréales de l'Ouest. Pour avoir un système de pleine indemnisation, il faut appliquer un multiplicateur à ce barème. Pour cela, on prend le coût total du transport du grain et on le divise par ce que seraient les revenus en vertu du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Si le coût total du transport d'une céréale était de 750 millions de dollars et que les revenus tirés du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau étaient de 150 millions de dollars, le premier chiffre divisé par le second donnerait un multiplicateur de 5. On n'a qu'à appliquer ce multiplicateur à n'importe quel point du réseau. Ainsi, si on applique cette formule à une ville du Manitoba qui est située à 326 milles de Thunder Bay, et compte tenu d'un tarif du Pas du Nid-de-Corbeau de 3 dollars la tonne et d'un multiple de 5, on se rend compte que cette année-là, le transport d'une tonne de grain depuis ce point coût \$15.

**Le sénateur Marshall:** A combien une tonne de grain se vent-elle?

**M. Kroeger:** Ça dépend de la céréale. Le blé se vend entre \$180 et \$200 la tonne. Lorsqu'on a trouvé le multiple, on l'applique simplement à un point donné du réseau pour avoir le tarif de transport en vigueur cette année-là. Le multiple pourrait être de 5 une année, de 5,2 l'année suivante, de 5,7 l'année d'après et ainsi de suite. De cette façon, tous les tarifs de transport augmentent de façon uniforme pour tous les points de livraison de l'Ouest.

Il y a quatre étapes de base. J'en ai décrit deux. Je vais vous exposer les deux autres le plus simplement possible. J'ai dit qu'on pouvait obtenir un tarif de transport de \$15 pour un point donné du réseau. J'ai dit que ce tarif de transport équivalait à 5 fois les \$3 la tonne, ce qui fait \$15. Le producteur devra assumer la totalité de ces frais, mais ces derniers sont partagés entre lui et le gouvernement. Pour l'instant, le gouvernement paie environ 80 p. 100 des frais et le producteur un peu moins de 20 p. 100. En 1985, le gouvernement paiera environ 75 p. 100 des frais et les producteurs à peu près 25 p. 100 et la part du coût réel total assumée par le producteur augmentera régulièrement avec les années.

La première étape consiste donc à savoir à combien s'élèveront les frais, la deuxième, à établir un barème de tarifs de



*[Text]*

costs; step three is to establish the government's share of those costs, and you arrive at the government's share under the financial formula in the bill. You will have noticed a term in the bill that comes up quite regularly: "government commitment." The government commitment in any year consists of two things. It is the \$650 million I referred to at the beginning. That is the 81/82 shortfall. The western organizations said, "Put your money on the table: \$650 million." That is the \$650 million. That is the so-called "Crow benefit." That is one component of the government's liability. The other component of the government's cost is the government's share of future cost increases.

I said that the producer picks up only the first three percentage points. If inflation is 8 per cent, the government picks up the other 5 per cent. That accumulates year over year. In a given year the Crow benefit is \$650 million and the government's share of accumulated costs might be \$40 million so the total government commitment in that year is \$690 million. In the following year it might be \$740 million, depending on trends.

Just for ease of arithmetic, let us say that the total cost of moving grain in a year is going to be \$1 billion, and let us say that the government commitment, a combination of Crow benefit of \$650 million and \$100 million in accumulated cost increases from the base year, makes it \$750 million. You have \$750 million out of \$1 billion. That is 75 per cent. Having calculated what the government's share of the cost is in that particular year—it will be 75 per cent—you then reflect that in the freight rate. If you have a point in the system at which the total cost of moving grain will be \$20 and the government's share of that total cost in that year will be three-quarters, then the producer will pay \$5 at the elevator and the government will pay in a direct payment to the railways \$15 for every tonne moved.

That, in essence, Mr. Chairman, is the way the system works.

There are many complex definitions in the bill which we can certainly look at at future meetings. However, the essence of it is those four steps: Establish what your total costs will be; establish a freight rate structure which will recover those costs; then establish the government's share of those costs and whatever is not the government's share is by definition the producers' share; and the fourth step, then, is to reflect in the freight rate at the elevator the producers' share of the freight rate. That is what the producer will pay when he delivers his grain, and the rest is billed to the government by the railways and is covered through direct payments to be made in instalments during the year.

*[Traduction]*

transport qui permette de recouvrer ces frais et la troisième, à calculer la part de ces frais qui est assumée par le gouvernement, ce qui donne la part qui lui incombe en vertu de la formule financière prévue dans le projet de loi. Vous aurez certainement remarqué un terme qui revient très régulièrement dans le projet de loi, à savoir «engagement financier de l'État». L'engagement financier de l'État pour une année donnée consiste en deux choses. Il s'agit d'abord des 650 millions de dollars dont j'ai parlé au début. C'est le déficit de 1981-1982. Les organismes agricoles de l'Ouest ont dit au gouvernement: «Épongez le déficit: versez 650 millions de dollars.» C'est donc de cette somme qu'il s'agit ici. C'est ce qu'on appelle la «subvention du Nid-de-Corbeau». Voilà un élément de la responsabilité du gouvernement. L'autre élément consiste en la part que le gouvernement devra assumer de l'augmentation à venir des frais.

J'ai dit que le producteur n'assumait que les trois premiers points de pourcentage de toute augmentation. Si le taux d'inflation est de 8 p. 100, le gouvernement assume les 5 autres points de pourcentage. Il y a accumulation d'une année à l'autre. Au cours d'une année donnée, la subvention du Nid-de-Corbeau pourrait être de 650 millions de dollars et la part gouvernementale des frais accumulés pourrait être de 40 millions de dollars, ce qui porterait cette année-là l'engagement financier total du gouvernement à 690 millions de dollars. L'année suivante, il pourrait être de 740 millions, le tout dépendant de l'évolution de la situation.

Pour simplifier le calcul, disons que le coût total du transport du grain pour une année donnée est de 1 milliard de dollars et que l'engagement financier du gouvernement, qui est une combinaison de la subvention du Nid-de-Corbeau de 650 millions de dollars et de 100 millions de dollars en augmentations de coûts accumulés depuis l'année de base, ce qui nous fait 750 millions de dollars. Le gouvernement paie 750 millions de dollars sur un milliard ou 75 p. 100. Une fois qu'on a calculé la part de la facture totale qui est imputée au gouvernement cette année-là, c'est-à-dire 75 p. 100, on obtient le tarif de transport. Si, en un point du réseau, le coût total du transport du grain est de \$20 et si cette année-là, le gouvernement en assume les trois quarts, le producteur devra payer \$5 à l'élevateur à grain et le gouvernement versera directement aux sociétés ferroviaires \$15 pour chaque tonne de grain transportée.

Voilà pour l'essentiel la façon dont le système fonctionne, monsieur le président.

Le projet de loi contient de nombreuses définitions compliquées que nous pourrions certainement étudier lors de séances ultérieures. Cependant, l'essentiel du projet de loi consiste en ces quatre étapes: déterminer ce que sera le coût total du transport, établir un barème de tarifs de transport permettant de recouvrer les frais, calculer la part qu'assumera le gouvernement, ce qui fait que tout le reste constitue la part imputée au producteur et, quatrième, tenir compte dans les frais de transport à l'élevateur à grain de la part du tarif de transport qui incombe au producteur. C'est cette part qu'il devra payer lorsqu'il livrera son grain et le reste de la facture de transport sera imputée au gouvernement par les sociétés

[Text]

I have taken up rather a lot of the committee's time, but that is it in essence.

**Senator Marshall:** Not at all. This is the first time the fog has cleared.

I heard Mr. Mazankowski's argument during Question Period to the effect that the Crow rate would be increasing, as you have described it, but that the price per tonne of grain to the farmer has not gone up in the past 10 or 15 years. It has simply stayed at a certain rate. If that is true, then as the shipping rate per tonne rises each year, because of inflation and increased oil costs and so on, the farmer's income from grain will not increase. Is it true that the income a farmer takes from a tonne of grain has not increased in the last 10 or 15 years?

**Mr. Kroeger:** I would not date it back quite that far, senator. Of course, grain prices do fluctuate on world markets.

**Senator Marshall:** Yes, that is right. They have no control over it. It is whatever the world market sets.

**Mr. Kroeger:** It is like any commodity price. It is like coal, aluminium or copper, cocoa, or sugar. All of these are set on international markets.

**Senator Marshall:** In any event, even though the farmer's costs to produce a tonne of grain are steadily rising, he never knows from one year to the next what he will get for that tonne of grain.

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Senator Marshall:** But now, as the costs of transportation go up, he will make less and less profit because he will be paying more.

**Mr. Kroeger:** That is also correct, and the impact of that on producers will also depend on what happens to prices in the future. What happened with prices in the early 1970s? I am sure Senator Steuart would remember the year better than I, but there was a dramatic jump in grain prices in the early seventies. Was it 1971, Senator Steuart?

**Senator Steuart:** It was 1972.

**Mr. Kroeger:** There was a sharp increase in price then.

**Senator Marshall:** How much of an increase was there?

**Mr. Kroeger:** This is terribly broad and I am sure Senator Steuart has a better recollection than I, but let us say the price of wheat in 1970 was \$2 a bushel, then the increase in 1972 would have been to about \$6.50. It was that sharp an increase.

[Traduction]

ferroviaires qui en seront directement défrayées au moyen de versements échelonnés sur toute l'année.

J'ai monopolisé une bonne partie du temps du comité, mais vous savez maintenant ce en quoi le projet de loi consiste pour l'essentiel.

**Le sénateur Marshall:** Vous n'avez pas pris trop de temps; c'est la première fois que nous voyons clair dans tout cela.

J'ai entendu l'argument présenté par M. Mazankowski pendant la Période des questions selon lequel le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau augmenterait de la façon que vous avez décrite alors que le prix versé pour chaque tonne de grain au producteur n'a pas augmenté depuis 10 ou 15 ans. Il est tout simplement resté au même niveau. Si c'est vrai, au fur et à mesure que le tarif de transport par tonne augmentera chaque année, en raison de l'inflation et de la hausse des prix pétroliers et autres, les revenus qui tirera le producteur de la vente de son grain n'augmenteront pas. Est-il vrai que les revenus qu'un producteur tire de la vente de chaque tonne de grain n'ont pas augmenté depuis 10 ou 15 ans?

**M. Kroeger:** Je ne dirais pas que la dernière augmentation remonte si loin, sénateur. Évidemment, les prix du grain fluctuent sur les marchés mondiaux.

**Le sénateur Marshall:** Oui, c'est exact. Les producteurs n'ont aucun contrôle sur les prix du grain. Ils doivent se contenter de ce qu'on paie sur le marché.

**M. Kroeger:** C'est comme le prix de tout autre produit. C'est la même chose pour le charbon, l'aluminium ou le cuivre, le cacao ou le sucre. Les prix de tous ces produits sont établis sur les marchés internationaux.

**Le sénateur Marshall:** Quoi qu'il en soit, même si le coût de production de chaque tonne de grain augmente régulièrement, l'agriculteur ne sait jamais d'une année à l'autre quel prix il pourra en tirer à la vente.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Marshall:** Mais maintenant, avec la montée des frais de transport, ses profits diminueront constamment parce que le producteur devra payer de plus en plus cher.

**M. Kroeger:** C'est également exact et l'impact que cela aura sur chaque producteur dépendra également de l'évolution des prix à l'avenir. Qu'est-il arrivé à ce chapitre des prix au début des années 1970? Je suis certain que le sénateur Steuart se rappelle cette année-là mieux que moi, mais je sais qu'il y a eu une hausse très forte des prix du grain à cette époque-là. Était-ce en 1971, sénateur Steuart?

**Le sénateur Steuart:** En 1972.

**M. Kroeger:** Les prix ont fortement augmenté cette année-là.

**Le sénateur Marshall:** De combien ont-ils augmenté?

**M. Kroeger:** C'est un domaine terriblement vaste et je suis certain que le sénateur Steuart s'en souvient mieux que moi, mais disons que le prix du blé était de \$2 le boisseau en 1970 et qu'il est monté à environ \$6,50 en 1972. Il y a eu une augmentation très forte.



*[Text]*

**Senator Steuart:** I think the price was about \$3 and it went up to about \$6.

**Mr. Kroeger:** It certainly took a big jump. It either doubled or tripled. It was in that order of magnitude.

**Senator Marshall:** So the farmer was getting an advantage then because he was paying the Crow rate, which was one-fifth—

**Mr. Kroeger:** And then there was this very sharp increase in the price of grain. Since then, however, the price of grain has either hung at constant levels or has declined somewhat. The price of grain now is not as high as it was in 1972. On the other hand, the price of grain is only one of the factors that determine the producer's income, because if he is farming more land or is farming it more intensively, or using more sprays, more fertilizer or better seed, he can get a higher yield off the same land. In one way or another, the farmer can increase his yields and thereby improve his economic position, even if prices remain stagnant.

There is no question that present grain prices are depressed and that that has created a difficult situation for the western producers. On the other hand, that situation would hardly be changed, even if the grain were transported free, because transportation costs are such a small percentage of the total production costs.

**Senator Marshall:** Well, at \$180 it is 12 per cent.

**Mr. Kroeger:** No. At the present, grain transportation costs are perhaps 2 to 2 1/2 p. 100 of total prairie farm costs.

For example, and I believe I used this example in committee the other night when we were talking about the impact on an individual producer, if you take a small producer whose yield is 10,000 bushels, his transportation costs are \$1,300 under the Crow.

**Senator Marshall:** Yes.

**Mr. Kroeger:** If you double that by 1985-86, then he is paying an extra \$1,300.

On the other hand, if he buys a \$100,000 tractor at a 15 per cent interest rate, his interest costs in one year are \$15,000 as compared with \$1,300 to move his whole crop.

While it is true that over time the provisions in this bill would result in producers paying more, what the impact of that on the producers would be depends very much on, among other things, future trends in grain prices. If you took a long, historical view and projected backwards 30 or 40 years, you would find, according to the Department of Agriculture, that grain prices, averaging out the fluctuations, go up by about 4 per cent per year.

**Senator Marshall:** So you would say that it is not a real danger that has been expressed by many farmers that they will go broke because of that increase in the cost?

*[Traduction]*

**Le sénateur Steuart:** Je crois que le prix était d'environ \$3 et qu'il est monté à près de \$6.

**M. Kroeger:** En tout cas, il a fait un bond terrible. Il a doublé ou triplé. Il a augmenté à ce point-là.

**Le sénateur Marshall:** Ainsi, l'agriculteur était avantagé à cette époque-là parce qu'il payait le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, qui équivalait à un cinquième . . .

**M. Kroeger:** Puis il y a eu cette forte hausse du prix du grain. Depuis, cependant, le prix du grain s'est longtemps maintenu au même niveau, puis il a un peu baissé. Maintenant, il est au même niveau qu'en 1972. Par contre, le prix du grain n'est qu'un des facteurs qui déterminent les revenus du producteur parce que s'il cultive une plus grande superficie ou s'il fait une culture plus intensive, s'il utilise plus d'insecticides, plus de fertilisants ou une meilleure semence, sa terre peut lui donner une meilleure récolte. D'une façon ou d'une autre, l'agriculteur peut augmenter ses récoltes et ainsi améliorer sa situation financière même si les prix stagnent.

Il ne fait aucun doute que le prix du grain est bas à l'heure actuelle et que cela a mis les producteurs de l'Ouest dans une situation précaire. Par contre, la situation changerait très peu même si le grain était transporté gratuitement parce que le coût du transport ne représente qu'un faible pourcentage du coût de production total du grain.

**Le sénateur Marshall:** A \$180 la tonne, il équivaut à 12 p. 100.

**M. Kroeger:** Non, à l'heure actuelle, le coût de transport du grain équivaut peut-être à 2 ou 2,5 p. 100 du coût total de production.

Par exemple—et je crois m'être servi de cet exemple pendant la séance du comité, l'autre soir, lorsque nous discussions de l'impact qu'aurait le projet de loi sur chaque producteur—si on a affaire à un petit producteur dont la récolte est de 10,000 boisseaux, les frais de transport sont de \$1,300 en vertu du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau.

**Le sénateur Marshall:** C'est cela.

**M. Kroeger:** Si on double ce chiffre d'ici l'année 1985-1986, il va devoir payer \$1,300 de plus.

Par contre, s'il achète un tracteur de \$100,000 à un taux d'intérêt de 15 p. 100, il devra payer \$15,000 d'intérêt par année par rapport à \$1,300 pour le transport de toute sa récolte.

Même s'il est vrai qu'à cause des dispositions du présent projet de loi, les producteurs devront avec le temps assumer des coûts plus élevés, les répercussions qui se feront sentir dépendront dans une large mesure, entre autres choses, de l'évaluation des prix du grain. Si vous vous placez dans une perspective historique et que vous revenez 30 ou 40 ans en arrière, vous vous rendrez compte, selon les données du ministère de l'Agriculture, que les prix du grain, en tenant compte de la moyenne des fluctuations, augmentent d'environ 4 p. 100 par année.

**Le sénateur Marshall:** Donc, vous dites qu'en fait, cette augmentation des coûts ne risque pas de placer les agriculteurs



[Text]

**Mr. Kroeger:** I do not want to dismiss at all the impact of paying more for grain transportation on farmers who are already under severe financial pressure. On the other hand, if transportation costs are \$1,200 or \$1,300, and farmers' total costs are \$40,000, then even if you increase the grain transportation component of his total costs fairly sharply, you are coming off such a low base that the effect on his overall cost structure will not be that great. There is also the safety net provision.

**Senator Marshall:** What is the safety net?

**Mr. Kroeger:** You asked me a minute ago what was the price of a tonne of grain as compared with the cost of getting it to Thunder Bay. At present, grain transportation costs are perhaps 2.5 per cent of the port price of wheat. I would contrast that with commodities such as coal where the transportation cost of getting coal to tide water is probably about 22 per cent or 24 per cent of the value of the coal. In the case of sulphur, potash and other commodities, it is in the range of 20 per cent. However, in the case of wheat, it is maybe 2.5 per cent. The safety net would guarantee that the farmer would never have to pay in transportation costs more than 10 per cent of the selling price of his product.

**Senator Marshall:** Is there not still an impact on the fellow who is at the danger level now? You have still not convinced me that the fellow who is in trouble now will not be in danger. Does he have six tractors that he should not have?

**Mr. Kroeger:** I think that all that one can say on that is that, if one accepts the proposition that the 1897 freight rate cannot go on, then one looks for ways of mitigating that to the extent that one can. One of the ways in which it is mitigated is by what you might call a "go easy" approach on the part of the government as reflected in this bill, during those first years.

Dr. Gilson's report had as its base year 1981-82. For 1982-83, all cost increases were borne by the government. In 1983-84, the producer pays three percentage points. In 1984-85, he also pays three percentage points. In 1985-86, it is still three percentage points. After that it doubles. The producer becomes liable to six percentage points.

There is no forecasting what is going to happen to grain prices, but, in adopting this approach, the government hoped that, in that three-or four-year period, there would be an opportunity for grain prices to improve—to come off their present depressed level. That started to happen in respect of certain prices. For example, there has been a marked effect on barley prices because of the disastrous failure of the U.S. corn crop where they lost 49 per cent of their crop because of the drought last summer. Wheat prices have been going up only slightly. Open-market barley prices, according to the figures I have just given, are up 30 per cent. The increase in rapeseed is

[Traduction]

dans une situation financière difficile comme bon nombre le craignent.

**M. Kroeger:** Je ne dis pas que l'augmentation des coûts de transport du grain n'aura pas de répercussions sur les agriculteurs qui sont déjà dans une situation financière très difficile. Par contre, si les coûts du transport sont de \$1,200 ou \$1,300 et que le total des coûts d'un agriculteur s'élève à \$40,000, même si l'élément coût du transport augmente considérablement, les effets ne peuvent pas être si graves étant donné que le coût du transport représentait au début un pourcentage très bas par rapport au montant global des coûts. Il y a aussi la disposition concernant le «filet de sécurité».

**Le sénateur Marshall:** En quoi consiste-t-elle?

**Mr. Kroeger:** Vous m'avez demandé tout à l'heure ce que représentait le coût du transport à Thunder Bay d'une tonne de grain par rapport au prix. Actuellement, le coût du transport du grain représente peut-être 2.5 p. 100 du prix du blé au port. On pourrait le comparer à des produits comme le charbon dont le coût du transport à un port de mer représente probablement environ de 22 à 24 p. 100 de sa valeur totale. Dans le cas du soufre, de la potasse, et d'autres produits, il se situe à environ 20 p. 100. Toutefois, dans le cas du blé, c'est peut-être 2.5 p. 100. Cette disposition garantit à l'agriculteur qu'il n'aura jamais à payer des coûts de transport représentant plus de 10 p. 100 du prix de vente de son produit.

**Le sénateur Marshall:** Mais n'y a-t-il pas quand même un danger pour celui qui est actuellement dans une situation précaire? Vous ne m'avez pas encore convaincu que l'agriculteur qui est en difficulté financière actuellement ne courra pas de risque. Possède-t-il six tracteurs qu'il ne devrait pas avoir?

**M. Kroeger:** Je crois que l'on pourrait dire à ce sujet que, si l'on accepte l'hypothèse que les taux du transport établis en 1897 ne peuvent continuer à s'appliquer, il faut chercher des moyens d'atténuer dans la mesure du possible les conséquences de l'augmentation provoquée par le changement. Une des façons de le faire est que le gouvernement l'applique graduellement au cours des premières années, approche qui est d'ailleurs privilégiée dans le présent bill.

Dans le rapport de M. Gilson, l'année de référence est 1981-1982. Pour l'année 1982-1983, toutes les augmentations de coûts doivent être assumées par le gouvernement. En 1983-1984, le producteur doit payer 3 p. 100. En 1984-1985, et en 1985-1986, également. Mais par la suite, ce pourcentage double. Le producteur doit payer 6 p. 100.

On ne peut prévoir comment évoluera les prix du grain, mais ne adoptant cette approche, le gouvernement espère qu'au cours de cette période de trois ou quatre ans, la situation s'améliorera et qu'il y aura une augmentation du prix du grain par rapport au prix actuel, qui est très bas. Ce phénomène a commencé à se produire pour certains produits. Ainsi, il y a eu une augmentation marquée du prix de l'orge, à cause de la récolte désastreuse du maïs aux États-Unis, 49 p. 100 de la récolte ayant été perdu en raison de la sécheresse l'été dernier. Les prix du blé n'augmentent que légèrement. Les prix de l'orge sur le marché libre, selon les chiffres que je viens de

*[Text]*

32 per cent. This is all since July. Over a longer period, one could hope that there would be an improvement in the wheat prices. Of course, wheat is the dominant commodity. If you got even a very modest improvement in grain prices, it would much more than compensate for any increases in transportation costs provided for in this bill.

**Senator Marshall:** The other argument I have heard is that, since you do not know what is going to happen in the next two or three years and you cannot forecast whether the price of these commodities will go up or down, why do you not leave the Crow rate for a three-year period and monitor the situation? Then you will know more about how to adjust the rate.

**Mr. Kroeger:** It would depend on how that was done. The bill provides a statutory basis for railway compensation. If a bill passed by Parliament preserved that statutory base for railway compensation, with no sunset clause applied to it so the railway would have a basis for long-term confidence as to what they were going to be paid for moving grain, then they would be able to proceed with the expansion of their system.

What one cannot expect is that the railways would go out and borrow 20-year money on the basis of a three-year revenue guarantee. The CP cannot very well go to the capital markets and borrow the \$600 million or \$700 million it will need for the tunnel in the Rockies if it does not know what the level of compensation is going to be after 1985-86.

If the legislation passed provided a statutory base for railway compensation at an adequate level, then the railways would be able to get on with the modernization of their system, and they would be able to go to capital markets and engage in long-term borrowing; that would not be a problem.

One then comes down to the other problem of costs to the government, or, more accurately, costs to the general taxpayer. Here the kind of judgment the government has to make is how much money from general tax revenues it can allocate in support of transportation costs for one industry in one part of the country and still be fair all of the other claimants from the other sections of the economy and other parts of the country.

You have a situation where, for the balance of this decade, on the basis of this bill and on other government commitments, government expenditures in respect of grain transportation are going to be in the range of \$900 million to \$1 billion a year. As against that, coal gets no subsidy at all. Forest products, which are a far bigger export than grain, get no subsidy at all. I could give you other examples.

The judgment call is just how far you can go in allowing western grain producers to remain with an 1897 freight rate even for another three years, taking into account the fact that

*[Traduction]*

citer, ont augmenté de 30 p. 100. L'augmentation du prix du colza est de 32 p. 100. Toutes ces augmentations ont eu lieu depuis juillet. Au cours d'une période plus longue, on peut espérer qu'il y aura une remontée du prix du blé. Évidemment, le blé est le produit dominant. Une augmentation même très modeste des prix du grain ferait beaucoup plus que compenser toute augmentation des coûts du transport prévue dans le projet de loi.

**Le sénateur Marshall:** L'autre argument que j'ai entendu le suivant: étant donné que vous ne savez pas ce qui arrivera au cours des deux ou trois prochaines années, et que vous ne pouvez prévoir si le prix de ces produits augmentera ou diminuera, pourquoi ne pas garder le taux du Nid-de-Corbeau pour une période de trois ans et surveiller la situation? Vous serez alors plus en mesure de juger de quelle façon le rajustement pourrait se faire.

**M. Kroeger:** Tout dépend de la façon dont on procéderait. Le projet de loi établit un barème de référence pour les indemnités aux compagnies de chemin de fer. Si un projet de loi adopté par le Parlement maintenait ce barème de référence pour les indemnités aux compagnies de chemin de fer, sans prévoir de mesure d'abrogation, ces compagnies pourraient prévoir à long terme les revenus qu'elles recevront pour le transport du grain, et être en mesure d'aller de l'avant avec l'expansion de leur système.

On ne peut pas s'attendre à ce que les compagnies de chemin de fer fassent des emprunts à long terme, soit 20 ans sur la base de revenus garantis pour trois ans. Ainsi, le CP ne peut pas emprunter sur les marchés financiers les \$600 ou \$700 millions dont il a besoin pour creuser le tunnel dans les Rocheuses sans savoir quel niveau d'indemnité qu'il recevra après 1985-1986.

Si la loi qui est adoptée prévoyait un barème annuel raisonnable d'indemnité pour les compagnies de chemin de fer, celles-ci seraient en mesure de moderniser leurs systèmes et de contracter des emprunts à long terme sur les marchés financiers; les choses en seraient facilitées.

Ce qui nous amène à l'autre problème des coûts pour le gouvernement, ou plus exactement pour les contribuables en général. En l'occurrence, le gouvernement doit juger quelle part des recettes fiscales il peut affecter aux coûts de transport à une industrie dans une région du pays tout en étant équitable envers les autres industries des autres secteurs de l'économie et des autres régions du pays.

Nous faisons face à une situation où, pendant le reste de cette décennie, en raison des dispositions de ce projet de loi et des autres engagements du gouvernement, les dépenses gouvernementales pour le transport du grain seront de l'ordre de \$900 millions à \$1 milliard par année. En comparaison, l'industrie du charbon ne recevra aucune subvention. Quant aux produits forestiers, qui sont des produits d'exportation beaucoup plus importants que le grain, ils ne recevront aucune subvention non plus. Je pourrais vous citer d'autres exemples.

Il s'agit donc de décider jusqu'où on peut aller pour permettre aux producteurs de grain de l'Ouest de conserver les taux de transport de 1897 même pour une autre période de trois



[Text]

that is costing the general taxpayer additional amounts. That is a very difficult kind of judgment to make.

A more narrow point, I suppose, is: If one does not even start the process of changing charges to producers now, is there then going to be a requirement in about 1986 to go to a more drastic and sudden increase in Canadian transportation charges, or is it better to start phasing that in gradually now and accelerate it in later years?

**The Chairman:** In your assumption that the price remains stable, you are not taking into consideration the saving that the producers would get through saving on storage charges and the advantages of getting their production to the market faster—without the possibility of losing world markets. Those advantages should be taken into account.

**Senator Marshall:** I now see some light in the CP tunnel that is being built!

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, on your point, I am aware of some calculations made by the Government of Alberta, which point out that if there is a prevailing interest rate of 12 per cent and there is wheat on your farm that cannot be moved, and that wheat is worth \$200 per tonne, then having to store that grain on your farm would cost you \$2 per month or \$24 per year, compared with, under the Crow rate, \$5 a year to ship it. If you double the Crow, it would still be only \$10 compared with \$24 per year to store it. You must add to that the cost of actually building the storage facilities on the prairies. There are other ways in which some of the increased costs could be offset. I am aware of a study by an Alberta private consultant which indicates that if you could get efficiency increases of as little as 2.5 per cent a year, it would more than offset all of the increases that would result from raising the Crow rate.

**Senator Steuart:** Efficiency from whom—the elevator system?

**Mr. Kroeger:** Efficiencies in the transportation system. If you could get efficiency gains of 2.5 per cent a year, that would more than offset the kind of cost increases that are foreseen; and given the present state of the western grain transportation system, it might not be that hard to achieve 2.5 per cent per year, at least for a while.

**Senator Marshall:** I am almost convinced.

**Senator Muir:** Grain elevator efficiency and yield would also come into the picture.

**Mr. Kroeger:** Yes, and there are other ways in which you could bring about savings to producers. For example, the Director of Planning of the Alberta Wheat Pool stated last March that the Alberta Wheat Pool—I am not talking about transportation charges, but elevation charges—closed half of its elevators in the province. They could save the farmers money on elevation charges, because the grain would then be trucked somewhat farther to the more efficient elevators, and

[Traduction]

ans, compte tenu du fait que cela impose un fardeau supplémentaire aux contribuables. C'est une décision très difficile à prendre.

Une autre question, secondaire je suppose, est la suivante: Si l'on ne met même pas en marche le processus de changement des taux pour les producteurs maintenant, faudra-t-il en 1986, imposer une augmentation soudaine et rigoureuse des taux de transport au Canada? Est-il préférable de commencer graduellement maintenant et d'accélérer le processus au cours des années qui suivront?

**Le président:** Dans notre hypothèse voulant que le prix demeure stable, vous ne tenez pas compte des économies que réaliseront les producteurs sur les frais d'entreposage et les avantages que représente un accès plus rapide au marché—sans compter l'assurance de ne pas perdre des marchés mondiaux. Il faudrait tenir compte de ces avantages.

**Le sénateur Marshall:** Je commence maintenant à voir la lumière au bout du tunnel du CP!

**M. Kroeger:** Monsieur le président, pour répondre à votre observation, je sais que selon certains calculs effectués par le gouvernement de l'Alberta si le taux d'intérêt est de 12 p. 100, et que vous avez sur votre ferme du blé qui ne peut pas être transporté d'une valeur de \$200 la tonne, pour l'entreposer sur votre ferme, il vous en coûtera \$2 par mois ou \$24 par année, par rapport à \$5 par année, selon le tarif du Nid-de-Corbeau, pour le transport. Même en doublant le tarif du Nid-de-Corbeau, cela ne représente encore que \$10 par rapport à \$24 par année pour l'entreposage. Il faut ajouter à cela le coût de construction des installations d'entreposage dans les Prairies. Il y a d'autres façons de compenser certaines augmentations des coûts. Je sais qu'une étude faite par un expert-conseil d'Alberta indique qu'une augmentation du rendement d'aussi peu que 2.5 p. 100 par année ferait plus que compenser tous les coûts supplémentaires qui pourraient résulter de l'augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau.

**Le sénateur Steuart:** Le rendement où—dans le système d'élévateurs à grain?

**M. Kroeger:** Il s'agit de l'efficacité du système de transport. Si on peut gagner 2.5 p. 100 par année sur le rendement, cela ferait plus que compenser les augmentations de coût prévues; et étant donné l'état actuel du système de transport du grain de l'Ouest, il ne serait probablement pas très difficile d'obtenir un rendement plus élevé de 2.5 pour cent par année, du moins pour quelque temps.

**Le sénateur Marshall:** Je suis presque convaincu.

**Le sénateur Muir:** Il faudrait aussi tenir compte de l'efficacité et du rendement des élévateurs à grain.

**M. Kroeger:** Oui, et il y a d'autres moyens pour les producteurs de réaliser des économies. Ainsi, le directeur de la planification de l'Alberta Wheat Pool a déclaré en mars dernier que cette association—je ne parle pas des frais de transport, mais des frais pour les élévateurs à grain—a fermé la moitié de ses élévateurs à grain dans la province. Les agriculteurs pourraient réaliser des économies en ce qui concerne les frais pour les élévateurs à grain, parce que le grain



*[Text]*

the saving from the greater efficiency of the bigger elevators would more than offset the cost of trucking grain to get it to those elevators. So there are a number of ways in which one can see cost savings to producers that might result from a modernization of the system.

**Senator Muir:** Has the yield and production reached its ultimate in the western provinces?

**Mr. Kroeger:** No. I should perhaps have elaborated on the question a little more.

**Senator Muir:** You are doing very well. I am wondering about increasing production.

**Mr. Kroeger:** For example, there is a widespread practice in western Canada of summer fallowing, in which you seed the land one year and leave it lying fallow the next year. That practice goes back many decades. One of the purposes of that was to preserve moisture, because the rainfall was only marginally adequate, and by leaving the land lie fallow every other year you would conserve moisture and thereby improve your chances of getting a better crop off it in the year when you seeded it to grain again.

That was an historic practice. Now you have chemical sprays. The farmer seeds his grain, the grain comes up an inch or so, and the farmer moves out over his land with those chemical sprays, weed killers, and covers that land. As the wheat comes up—and I have seen it—there is nothing drawing on whatever moisture is available except the wheat. Sometimes you may find a place where the sprayer became plugged temporarily and there might be a strip four feet wide which is choked with weeds, and those weeds are competing with the wheat for that moisture.

With the advent of sprays you do not have the same need to conserve moisture by summer fallowing. With modern fertilizers you do not have the same requirement to leave land lying fallow. Instead of having your land lying fallow every other year, you can seed it every year; and many people in western Canada do. It is called continuous cropping, but it is not nearly as widespread a practice as it could be. That is merely one example of ways in which yields in western Canada could be increased very substantially beyond the present levels.

**Senator Steuart:** In fairness, if you compare western wheat producers with wheat producers throughout the world, the western wheat producers are the most efficient or among the most efficient. Certainly there are very few farmers who leave 50 per cent of their land fallow. I would say it is closer to an average of one-third lying fallow to two-thirds under cultivation. With the cost of fertilizer and chemicals, and the advent of environmentalists, some of the chemicals that were the most effective proved to be the most dangerous from an ecological point of view, and have been banned. There is also the cost of fertilizers and sprays. If you say to a farmer "What did you get this year?", he will reply "Forty bushels from summer fallow". Even with the best techniques in the world, there is still a difference between the yield you get off continuous

*[Traduction]*

pourrait alors être transporté plus loin par camion pour être entreposé dans des élévateurs à grain plus grands et plus efficaces; les économies ainsi réalisées feraient plus que compenser les coûts du transport du grain par camion pour s'y rendre. Il y a donc différents moyens par lesquels les producteurs pourraient réaliser des économies, à la suite d'une modernisation du système.

**Le sénateur Muir:** Le rendement et la production atteignent-ils leur maximum dans les provinces de l'Ouest?

**M. Kroeger:** Non. Je devrais peut-être apporter quelques précisions à ce sujet.

**Le sénateur Muir:** Je voudrais surtout savoir s'il est possible d'augmenter la production.

**M. Kroeger:** Il existe une pratique assez répandue dans l'Ouest du Canada, la jachère. Autrement dit, on laisse des terres en friche durant l'été, pour semer l'année suivante. Cette méthode est pratiquée depuis bon nombre d'années. Un des buts visés est de conserver l'humidité du sol étant donné que les pluies sont à peine suffisantes. En laissant la terre en jachère tous les deux ans, on conserve l'humidité du sol et on améliore ainsi les chances d'obtenir une meilleure récolte l'année suivante.

C'est une méthode traditionnelle. Maintenant, nous avons les produits chimiques. L'agriculteur sème; lorsque le grain atteint environ un pouce, il arrose toute sa terre avec des produits chimiques, des insecticides. A mesure que le blé pousse—et je l'ai vu moi-même—il n'y a rien d'autre que le blé qui draine l'humidité de la terre. Il peut arriver à certains endroits que le pulvérisateur ait été bloqué temporairement et qu'il y ait une bande de terre de quatre pieds de largeur couverte de mauvaises herbes qui rivalisent avec le blé pour l'humidité.

Avec la venue des pulvérisateurs, il n'est plus nécessaire de laisser la terre en jachère l'été pour conserver l'humidité. De même, grâce aux engrais modernes, cette pratique n'est plus nécessaire. Au lieu de laisser la terre en jachère tous les deux ans, on peut semer chaque année; et c'est ce que font un grand nombre d'agriculteurs de l'Ouest du Canada. C'est ce qu'on appelle la récolte continue, mais cette pratique n'est pas aussi répandue qu'elle le devrait. Voilà donc un moyen qui permettrait d'augmenter le rendement de façon importante dans l'Ouest du Canada, par rapport au niveau actuel.

**Le sénateur Steuart:** En toute justice, si vous comparez les producteurs de blé de l'Ouest aux producteurs de blé dans le monde entier, les producteurs de l'Ouest sont sinon ceux qui obtiennent le rendement le plus élevé ou du moins parmi ceux-ci. Il y a certes très peu d'agriculteurs qui laissent 50 p. 100 de leurs terres en jachère. Je dirais qu'il s'agit plutôt d'un rapport d'un tiers-deux tiers. Étant donné le coût des engrais et des produits chimiques et la venue des écologistes, certains des produits chimiques les plus efficaces se sont révélés les plus dangereux pour l'environnement et ont été interdits. Il y a aussi le coût des engrais et des pulvérisations dont il faut tenir compte. Si vous demandez à un agriculteur combien il a obtenu cette année, il vous répondra: «Quarante boisseaux, en laissant la terre en friche durant l'été». Même avec les meilleu-

[Text]

cropping and that from summer fallowing. There are a tremendous number of farmers who have gone both ways. There has been a tremendous movement toward more continuous cropping, and very few farmers leave half their land lying fallow.

**Mr. Kroeger:** To illustrate the question of increasing production, it was probably in the mid-1970s that western grain shipments were about 20 million tonnes. In the year that Dr. Gilson did his study, it was 31 million tonnes, and the Department of Agriculture's forecast is that if we take off the transportation constraints, production in 1990-91 could be 41 million tonnes, which would be a doubling in about 15 years.

**Senator Muir:** I have some relatives and friends who are involved in this business, and they are by no means millionaires. You have sold us quite a bill of goods here tonight, but I am not entirely convinced. In your travels, apart from politicians, members of Parliament and senators, have you talked to any farmers, and were you able to sell them a bill of goods? I am speaking now of those who were violently opposed to this legislation? Have you had that experience? When you went out the door did they say that you were a great guy for telling them everything and that they loved it?

**Mr. Kroeger:** At the end of March last year I found myself in the position of going back to my home town in Eastern Alberta and making a speech about the government's proposals to change the Crow. I don't think that I changed a lot of minds but, on the other hand, I was not ridden out of town. But on a subject like this there are no black and white answers. I would not put a high premium on my persuasive powers in this kind of stuff.

**Senator Muir:** So you were not heckled and booed as many of us have been over the years at such meetings?

**Mr. Kroeger:** Perhaps they understood that I was only a helpless civil servant.

**The Chairman:** I should like to thank Mr. Kroeger for his very helpful clarification of the technical aspects of this legislation. I shall now entertain a motion to adjourn.

**Senator Marshall:** I so move.  
The committee adjourned.

[Traduction]

res techniques du monde, il y a encore une différence entre le rendement que l'on peut obtenir d'une récolte continue et celle que l'on obtient en laissant la terre en jachère l'été. Un très grand nombre d'agriculteurs ont essayé les deux méthodes. Mais le mouvement vers la récolte continue est considérable et très peu d'agriculteurs laissent la moitié de leurs terres en friche.

**M. Kroeger:** Voici quelques chiffres pour illustrer l'augmentation de la production. Vers le milieu des années 1970, les expéditions de grain de l'Ouest étaient d'environ 20 millions de tonnes. Au cours de l'année durant laquelle M. Gilson a mené son étude, elles se chiffraient à 31 millions de tonnes, et selon les prévisions du ministère de l'Agriculture, si on ne tient pas compte des restrictions concernant le transport, la production pour 1990-1991 pourrait atteindre les 41 millions de tonnes, soit le double de ce qu'elle était il y a environ 15 ans.

**Le sénateur Muir:** J'ai des parents et des amis qui sont agriculteurs et ils ne sont certes pas millionnaires. Vous nous avez exposé des arguments très persuasifs ici ce soir, mais je ne suis pas tout à fait convaincu. Lors de vos voyages, à l'exception des hommes politiques, des députés et des sénateurs, avez-vous parlé à des agriculteurs et avez-vous pu les convaincre—surtout parmi ceux qui sont violemment opposés au projet de loi? Avez-vous eu l'expérience de discuter avec ces gens? Et lorsque vous êtes parti, ont-ils dit que vous étiez un type formidable pour leur avoir tout dit et qu'ils étaient enchantés?

**M. Kroeger:** A la fin de mars l'année dernière, j'ai dû aller dans ma ville natale dans l'Est de l'Alberta. J'y ai prononcé un discours concernant les propositions du gouvernement visant à changer le tarif du Nid-de-Corbeau. Je ne pense pas avoir réussi à convaincre beaucoup de résidents mais, par contre, on ne m'a pas banni de la ville couvert de plumes et de goudron. Sur un sujet comme celui-ci, rien n'est tout à fait blanc ou noir. Je n'accorderais pas grand mérite à mon pouvoir de persuasion en ce qui concerne ce genre de questions.

**Le sénateur Muir:** Donc, vous n'avez pas été interpellé et hué comme un grand nombre d'entre nous l'ont été au cours de réunions de ce genre ces dernières années?

**M. Kroeger:** Ils ont peut-être compris que je ne suis qu'un simple fonctionnaire impuissant.

**Le président:** Je voudrais remercier M. Kroeger de nous avoir apporté des éclaircissements très utiles sur les aspects techniques du présent projet de loi. Je suis disposé à recevoir une motion en vue de l'ajournement.

**Le sénateur Marshall:** Je propose l'ajournement.  
La séance est levée.







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain  
Transportation;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire  
et transport des céréales;

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Wednesday, October 12, 1983  
Thursday, October 13, 1983

Le mercredi 12 octobre 1983  
Le jeudi 13 octobre 1983

Issue No. 39

Fascicule n° 39

Sixth and last proceedings on

Sixième et dernier fascicule concernant

Subject-matter of  
Bill C-155, An Act to facilitate  
the transportation, shipping  
and handling of western grain  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof

La teneur du  
projet de loi C-155, Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain dans l'Ouest et modifiant  
certaines lois en conséquence

INCLUDING:

Report of the Committee

Y COMPRIS:

Rapport du comité

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Van Roggen—(21)
Steuart	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Van Roggen—(21)
Steuart	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, Thursday, 22nd September, 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report upon the subject-matter of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, le jeudi 22 septembre 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou les questions s'y rattachant ne soient soumis au Sénat, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles A. Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 OCTOBRE 1983  
(73)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 06, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Côtteau, Langlois, Marshall, Petten, Riley, et Steuart. (7)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Frith et Roblin.

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des céréales;

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certains lois en conséquence.»

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

A 16 h 02, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 13 OCTOBRE 1983  
(74)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 11 h 19, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bonnell, Côtteau, Langlois, Marshall, McElman, Riley et Steuart. (8)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Roblin.

Il est proposé par l'honorable sénateur Riley,—QUE cette réunion se tienne à huis clos mais sans transcription.

La motion, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 22 septembre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.»

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 12, 1983  
(73)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:06 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Côtteau, Langlois, Marshall, Petten, Riley, and Steuart. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Frith and Roblin.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation; and

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-155, intitled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the witnesses who answered questions.

At 4:02 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 13, 1983  
(74)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day *in camera* at 11:19 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bonnell, Côtteau, Langlois, Marshall, McElman, Riley and Steuart. (8)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Roblin.

The Honourable Senator Riley moved:—THAT the meeting be held *in camera* but without transcription.

The question being put on the motion, it was carried unanimously.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated September 22, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-155, intitled "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

Le comité entreprend l'étude d'une ébauche de rapport.

Il est proposé par l'honorable sénateur Bonnell,—QUE le rapport suivant soit adopté et imprimé avec les témoignages de la réunion du mercredi 12 octobre 1983:

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel a été déféré la teneur du projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, la manutention et l'exportation du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence» a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 22 septembre 1983, examiné la teneur dudit projet de loi.

Votre comité veut aussi indiquer que le ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, a comparu et a répondu à un bon nombre de questions.

Votre comité a reçu des soumissions de Alberta Cattle Commission, de Alberta Feed Grain Users Association et de Karen Chase de Willowfern Farms, Alberta, a tenu 5 séances et a entendu les dépositions des témoins suivants: de «R.L. Banks & Associates, Inc.», Washington, D.C., États-Unis: M. R. L. Banks; de «Travacon Research Limited» Washington, D.C., États-Unis, M. John Edsforth, président; de «Snavelly Kings & Associates» Washington, D.C., États-Unis, M. Carl Snavelly, président; de la Commission canadienne des Transports, M. Keith Thompson, conseiller principal; du ministère d'État au développement économique, M. Arthur Kroeger, secrétaire; du ministère des Transports, MM. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport des céréales et Denis Lefebvre, avocat-conseil.

Votre comité propose par conséquent de reprendre son étude dès que ce projet de loi aura été lu pour la deuxième fois au Sénat et renvoyé à ce comité.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Il est ordonné,—Que le rapport sur la teneur du projet de loi C-155 soit déposé aujourd'hui même au Sénat par le président.

A 11 h 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

The Committee proceeded to consider the draft report.

The Honourable Senator Bonnell moved:—THAT the following report be concurred in and printed with the evidence of the meeting of Wednesday, October 12, 1983:

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject-matter of Bill C-155, intitled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to the order of reference of Thursday, September 22, 1983, examined the subject-matter of the said Bill.

Your Committee also wishes to report that the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, appeared before the Committee and responded extensively to a substantial number of questions.

Your Committee received submission from Alberta Cattle Commission, Alberta Feed Grain Users Association and from Karen Chase, Willowfern Farms, Alberta, has held 5 meetings and has heard evidence from the following witnesses: from "Banks & Associates, Inc.", Washington, D.C., U.S.A., Mr. R. L. Banks; from "Travacon Research Limited" Washington, D.C., U.S.A., Mr. John Edsforth, President; from "Snavelly, Kings & Associates" Washington, D.C., U.S.A., Mr. Carl Snavelly, President; from the Canadian Transport Commission, Mr. Keith Thompson, Senior Counsel; from the Ministry of State for Economic Development, Mr. Arthur Kroeger, Secretary; from the Department of Transport, Mr. Mike Farquhar, Director General, Railways and Grain Transportation; Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Your Committee therefore proposes to resume its study as soon as the Bill has been given second reading in the Senate and referred to this Committee.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was carried unanimously.

Ordered:—THAT the report on the subject-matter of Bill C-155 be tabled this day in the Senate by the Chairman.

At 11:35 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:



## RAPPORT DU COMITÉ

LE JEUDI 13 OCTOBRE 1983

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel a été déféré la teneur du projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, la manutention et l'exportation du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence» a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 22 septembre 1983, examiné la teneur dudit projet de loi.

Votre comité veut aussi indiquer que le ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, a comparu et a répondu à un bon nombre de questions.

Votre comité a reçu des soumissions de Alberta Cattle Commission, de Alberta Feed Grain Users Association et de Karen Chase de Willowfern Farms, Alberta, a tenu 5 séances et a entendu les dépositions des témoins suivants: de «R.L. Banks & Associates, Inc.», Washington, D.C., États-Unis: M. R. L. Banks; de «Travacon Research Limited» Washington, D.C., États-Unis, M. John Edsforth, président; de «Snively Kings & Associates» Washington, D.C., États-Unis, M. Carl Snively, président; de la Commission canadienne des Transports, M. Keith Thompson, conseiller principal; du ministère d'État au développement économique, M. Arthur Kroeger, secrétaire; du ministère des Transports, MM. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport des céréales et Denis Lefebvre, avocat-conseil.

Votre comité propose par conséquent de reprendre son étude dès que ce projet de loi aura été lu pour la deuxième fois au Sénat et renvoyé à ce comité.

Respectueusement soumis,

*Le président*

Léopold Langlois

*Chairman*

## REPORT OF THE COMMITTEE

THURSDAY, OCTOBER 13, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject-matter of Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to the order of reference of Thursday, September 22, 1983, examined the subject-matter of the said Bill.

Your Committee also wishes to report that the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, appeared before the Committee and responded extensively to a substantial number of questions.

Your Committee received submission from Alberta Cattle Commission, Alberta Feed Grain Users Association and from Karen Chase, Willowfern Farms, Alberta, has held 5 meetings and has heard evidence from the following witnesses: from "Banks & Associates, Inc.", Washington, D.C., U.S.A., Mr. R. L. Banks; from "Travacon Research Limited" Washington, D.C., U.S.A., Mr. John Edsforth, President; from "Snively, Kings & Associates" Washington, D.C., U.S.A., Mr. Carl Snively, President; from the Canadian Transport Commission, Mr. Keith Thompson, Senior Counsel; from the Ministry of State for Economic Development, Mr. Arthur Kroeger, Secretary; from the Department of Transport, Mr. Mike Farquhar, Director General, Railways and Grain Transportation; Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

Your Committee therefore proposes to resume its study as soon as the Bill has been given second reading in the Senate and referred to this Committee.

Respectfully submitted,

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, October 12, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 2.00 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Leopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, last night, for those who were not here when we adjourned, we were dealing with *Part II* of the bill: Rates. At that time, we heard from Mr. Kroeger and I would ask now if there are any further questions on this part.

**Senator Steuart:** Once again, I would like to say that that was an excellent explanation we had from Mr. Kroeger last night, and I suggest that we reprint that section of the evidence and that it be distributed to all senators to give them a background base.

**The Chairman:** I had a request on that last night and I have made arrangements to have copies of the blues distributed. I am told that within an hour we will have copies of the blues for each member of the committee.

**Senator Steuart:** I have just a few questions arising out of that explanation, and then someone else may have questions to ask.

By setting a limit on the volume and saying, "On this volume of grain produced in a year, you will pay X dollars and over that volume, literally, you would pay more." Would this not be a disincentive to the farmers? Should we not be encouraging farmers to grow and be as productive as possible?

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** It would be an effective disincentive if it applied in respect of an individual producer. If we said to a producer, "On the first 8,000 bushels you grow, we are going to move your grain at \$5 a tonne or \$.13 a bushel," to use the same measure, "... and anything beyond that, you are going to pay \$.75 a bushel."

**Senator Steuart:** You mean, if it were that way?

**Mr. Kroeger:** If it were that way, then that would affect the decision-making by an individual producer. The way the system works, however, is that you establish the costs for a year, system-wide; you work out what the total cost of moving a prairie crop is going to be by calculation of cost per tonne and then the number of tonnes, and then you strike a freight rate structure right across the system which will cover those costs. This means, that as far as the individual producer is concerned, he can grow as much as he wants and ship as much as he wants, and his freight rate does not change. In that sense, there is no disincentive to him to buy extra sprays, use more fertilizer, acquire better machinery and generally farm his land more intensively. If he gets a higher yield and gets more production, there is no difference between the freight rate that he pays on the first bushel of grain and the last.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 12 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-155 visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier ledit sujet.

**Le sénateur Leopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, pour ceux d'entre vous qui n'étaient pas ici lorsque nous avons levé la séance, nous avons étudié hier soir la *Partie II* du projet de loi: taux. Nous avons alors entendu M. Kroeger et j'aimerais savoir s'il y a des questions à poser à ce sujet.

**Le sénateur Steuart:** Encore une fois, j'aimerais dire que M. Kroeger nous a fait un excellent exposé hier soir et je propose que nous réimprimions cette partie des témoignages et qu'elle soit distribuée à tous les sénateurs pour leur donner une bonne information de fond.

**Le président:** J'ai reçu une demande à cet effet hier soir et j'ai pris des dispositions pour qu'on nous distribue des copies des bleus. On m'informe que d'ici une heure nous aurons des copies pour chaque membre du comité.

**Le sénateur Steuart:** J'ai juste quelques questions faisant suite à cette explication et ensuite d'autres pourront poser leurs questions.

En imposant une limite au volume et en disant «sur tel volume de céréale produit en une année, vous payez X dollars et pour toute quantité supérieure, vous payez plus.» Est-ce que cela ne constituera pas un facteur décourageant pour les agriculteurs? Ne devrions-nous pas inciter les agriculteurs à cultiver et à être le plus productifs possible?

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, Département d'État au développement économique:** Cela constituerait un frein s'il était appliqué au niveau du producteur individuel. Si nous disions à un producteur: «Pour les premiers 8,000 boisseaux, vous paierez \$5 la tonne pour le transport de vos céréales ou 13 cents le boisseau, pour utiliser une mesure équivalente, «... et au-delà de cela, ce sera 75 cents le boisseau».

**Le sénateur Steuart:** Vous voulez dire s'il en était ainsi?

**M. Kroeger:** Si ce système était appliqué, cela affecterait les décisions des producteurs au niveau individuel. Toutefois, en vertu du système actuel, les coûts sont établis pour une année à l'échelle de tout le système; il s'agit de déterminer quel sera le coût total de transport de la récolte des prairies en calculant le coût à la tonne et ensuite le nombre de tonnes pour ensuite établir une structure de taux de transport universel applicable à tous ces coûts. Cela signifie que chaque producteur peut cultiver autant qu'il veut et expédier tout ce qu'il veut sans que les taux qu'il paie ne changent. En ce sens, il n'est pas découragé d'acheter plus d'insecticide, de fertilisant, ou d'acquiescer du meilleur matériel et d'exploiter sa ferme de façon plus intensive. S'il obtient un meilleur rendement et accroît sa production, le tarif qu'il paiera sera le même pour le premier comme pour le dernier boisseau.



[Text]

**Senator Steuart:** I understand that, but someone on the grain side on behalf of the farmers said that you must estimate the tonnage for that year.

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Steuart:** Supposing the tonnage far exceeds your estimate, since there are all kinds of factors to consider, including the weather, does the railroad, then, agree to carry that at the same rate?

**Mr. Kroeger:** This is one of the more complex features of the bill, and we wrestled with it at some length in the legislative task force before we came up with the formula that the committee has before it. Senator Steuart is absolutely right. If you are going to say that the total cost depends firstly on the cost per tonne and secondly on the number of tonnes moved, the trouble is that you have to strike your freight rate structure before the crop year begins. In fact, what happens under the provisions of the bill is that the administrator provides a forecast of the number of tonnes of grain that will be moved in a crop year and the CTC then translates that into a freight rate structure as of the end of April. That freight rate applies from August 1 right through to July 31 of the following year, and the freight rate does not change during the year, no matter what happens.

However, if volumes turn out to be higher than forecast, then the government will have paid a disproportionate share, and if the volumes turn out to be lower than forecast, then the producer will have paid too much. Therefore, provision is made in the bill for what is called an interim adjustment and a final adjustment. If the government paid too much in year one, that is known before the crop year is over, so the administrator provides a revised estimate of the volume of grain that is going to move in a crop year. After the CTC has determined what the freight rate structure should be, it then adjusts that upwards or downwards slightly in order to compensate for the mistake or the degree to which the forecast was off.

**Senator Steuart:** For the following year?

**Mr. Kroeger:** That adjustment is built into the freight rate that is determined for the second crop year and then, if you are still off, a very small final adjustment will be made which will be applied in the second crop year after the freight rate is determined.

That sounds rather complicated. The reason that was written into the bill was to provide the greatest degree of equity that could be arrived at so that the producer would pay exactly as much as was required by volumes and no more, but also no less, and the adjustment process is an added wrinkle, if you like, to the various steps that have to be gone through. We do not expect that the adjustments will be very large but, if the estimate is off by a million tonnes, that translates into \$25, \$30 or \$35 million so that either the government or the producers paid too much or too little by the degree to which the volume forecast is off. That is the reason why it seemed worthwhile to build in a corrective mechanism.

**Senator Steuart:** All right, I understand that. Was there not a limit set in the bill of 33 million tonnes and was there not some pressure to raise that limit?

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Je comprends cela, mais un des représentants des producteurs de céréales affirme que vous devez évaluer le tonnage annuel.

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Supposons que le tonnage excède de beaucoup vos prévisions, puisque de nombreux facteurs entrent en jeu, notamment les conditions climatiques. Les chemins de fer accepteront-ils de transporter la récolte au même taux?

**M. Kroeger:** C'est là l'un des aspects plus complexe du projet de loi, que nous avons d'ailleurs étudié assez en profondeur au sein du groupe de travail législatif avant de proposer la formule que le Comité étudie actuellement. Le sénateur Steuart a tout à fait raison. Si le coût total dépend, premièrement du coût du transport par tonne et deuxièmement du nombre de tonnes convoyées, le problème c'est qu'il faut établir une structure de taux de transport avant le début de la campagne agricole. En fait, d'après les dispositions du projet de loi, l'administrateur fait une prévision du nombre de tonnes de grains qui seront transportées dans une année et la Commission canadienne des transports traduit cela en structure de taux de transport applicable jusqu'à la fin d'avril. Le taux de transport s'applique du 1<sup>er</sup> août au 31 juillet de l'année suivante et il ne subit aucune modification pendant l'année, peu importe ce qui survient.

Toutefois, si la récolte est plus abondante que prévue, le gouvernement aura payé une part disproportionnée et si les quantités de grains sont inférieures aux prévisions, ce sera le producteur qui aura payé en trop. Par conséquent, le projet de loi prévoit ce qu'on appelle un rajustement provisoire et un rajustement définitif. Dans le cas où le gouvernement aurait trop payé une année, avant la fin de l'année de récolte, l'administrateur fait une évaluation révisée de la quantité de grains qui sera acheminée au cours de l'année. Une fois que la Commission canadienne des transports a déterminé la structure de taux des transports, il lui suffit de la modifier légèrement à la hausse ou à la baisse afin de compenser les erreurs ou l'écart de prévision.

**Le sénateur Steuart:** Pour l'année suivante?

**M. Kroeger:** Le rajustement est inhérent au taux de transport établi pour la seconde campagne agricole et ensuite, s'il y a encore un écart, on procède à un léger rajustement définitif qui sera appliqué au cours de la deuxième campagne agricole après que le taux de transport aura été déterminé.

Tout cela semble compliqué. La raison pour laquelle cela a été intégré au projet de loi était d'assurer une plus grande équité de façon que les producteurs paient le montant exact requis par volume, ni plus ni moins, et le processus de rajustement est une idée nouvelle qui vient s'ajouter, si vous voulez, aux diverses étapes qui doivent être franchies. Nous ne prévoyons pas qu'il faille procéder à des rajustements très importants, mais si les prévisions comportaient un écart d'un million de tonnes, cela équivaldrait à 25, 30 ou 35 millions de dollars de sorte que le gouvernement ou les producteurs auraient payé trop ou trop peu proportionnellement à l'écart des prévisions. Voilà pourquoi on a jugé bon d'établir un mécanisme correctif.

**Le sénateur Steuart:** Très bien, je comprends cela. Est-ce que le projet de loi ne prévoit pas une limite de 33 millions de



[Text]

**Mr. Kroeger:** Yes. Last night, I referred to 1981/82 as the base year. That was the year for which the government was called upon and agreed to close the Crow gap, if I can use that term, to compensate the railways for the entire shortfall between their rail costs and the revenue they received from the statutory rate. 1981/82 was also the base year for volume, and the volume moved in 1981/82 was 31.1 million tonnes. With the addition of specialty crops, that is adjusted upwards to 31.5 million tonnes, I think it is now. That is probably the way it will read in the final edition of the bill. There has also been a commensurate adjustment in the size of the Crow benefit.

A lot of controversy has turned around the question of that volume limitation. In effect, people have argued that it would be a disincentive if the government were only going to compensate for movement up to that level. In many cases, the argument about the disincentive probably arose from a misunderstanding of how the system would work in the sense that it was not an individual producer's volumes and rates that would change, but system-wide, you would have this blending of the amount of grain that moved at the statutory rate and the amount that moved at the fully compensatory rate; if you average those out, you establish a single freight rate for the entire year.

There was controversy about the volume cap, but in the end, the decision of the government was to keep it in place because it had figured in Dr. Gilson's original recommendations and there were still some major organizations in western Canada, including the Manitoba Farm Bureau, who were supporters of that approach.

**Senator Steuart:** I have just one last question on that. How did the year 1981-82 average? I have forgotten. I know that last year was higher.

**Mr. Kroeger:** Are you speaking of 1981-82 in terms of volumes? That represented a record, at the time. I believe that in 1982-83 the volume actually exceeded 1981-82 levels. Therefore, if the 1981-82 level was 31.1 million tonnes, the 1982-83 level was 32.5 million tonnes. Volumes are continuing to grow, as we were discussing last evening.

**Senator Riley:** You talked about the adjustment at the end of the second year. If, in the first year, farmers were assessed as to how they anticipated their crop yield and due to a problem like grasshoppers or hail or a combination of both they are wiped out, who pays for their financing over the year?

**Mr. Kroeger:** I make a distinction between the situation of the individual farmer who could be covered by crop insurance for his particular harvest and the situation that would apply system-wide. In the case of the overall system, if you made a forecast that the volume to be moved was 34 million tonnes, and you then struck a freight rate level to recover the cost of

[Traduction]

tonnes et n'a-t-on pas exercé des pressions pour hausser cette limite?

**M. Kroeger:** En effet. Hier soir, j'ai mentionné l'année 1981-1982 comme année de référence. Le gouvernement a en effet accepté, après qu'on lui eu fait une demande en ce sens, de retenir cette année comme dernière année d'application de la formule du Nid-de-Corbeau, pour indemniser les chemins de fer pour la totalité des pertes résultant de l'écart entre leur coût d'exploitation et leur revenu provenant du taux statuaire. L'année 1981-1982 constitue également l'année de référence pour les quantités de grains, qui en 1981-1982 étaient de 31.1 millions de tonnes. Si on ajoute les cultures spéciales, ce chiffre passe à 31.5 millions de tonnes à l'heure actuelle. Ce sera sans doute ce chiffre qui sera retenu dans la version finale du projet de loi. On a également procédé à un rajustement proportionnel de la subvention du Nid-de-Corbeau.

La question de la limite des quantités a été très controversée. En effet, certains soutiennent qu'un facteur décourageant résulterait du fait que le gouvernement n'accorde pas de compensation pour le transport au-delà de cette quantité. Une bonne part des arguments à cet égard résultaient probablement d'un malentendu quant à la façon dont le système fonctionnerait en ce sens que les quantités et taux ne seraient pas modifiés au niveau du producteur individuel, mais à l'échelle de tout le système, de sorte qu'il y aurait pondération de la quantité de grains transportée au taux statuaire et de la quantité de grains transportée à un taux pleinement compensatoire; en établissant une moyenne, on obtient un taux de transport unique pour toute l'année.

Il y a également eu controverse au sujet de la quantité limite mais en fin de compte, le gouvernement a décidé de maintenir cette limite puisqu'elle figurait déjà dans les recommandations originales du docteur Gilson et qu'il y a encore certaines organisations importantes de l'ouest du Canada, dont le Manitoba Farm Bureau, qui appuie cette formule.

**Le sénateur Steuart:** J'aurais une dernière question à ce sujet. Quel a été le résultat en 1981-1982? Je l'ai oublié. Je sais que les chiffres de cette dernière année sont plus élevés.

**M. Kroeger:** Parlez-vous de 1981-1982 en termes de quantités? Cela représentait un record, à l'époque. Sauf erreur, en 1982-1983, les quantités étaient plus élevées qu'en 1981-1982. Par conséquent, si le niveau de 1981-1982 était de 31,1 tonnes, celui de 1982-1983 était de 32,5 tonnes. Et les quantités continuent d'augmenter.

**Le sénateur Riley:** Vous parliez d'un rajustement à la fin de la seconde année. Si, au cours de la première année, les taux payables par les agriculteurs sont déterminés en fonction de la récolte prévue et qu'à cause des sauterelles, de la grêle ou de ces deux facteurs combinés, les récoltes sont perdues, qui payera le financement des agriculteurs pour l'année?

**M. Kroeger:** Je fais une distinction entre la situation de l'agriculteur individuel qui pourrait être protégé par l'assurance-récolte pour sa propre récolte et la situation applicable à l'échelle de tout le système. Dans ce dernier cas, si les prévisions étaient de 34 millions de tonnes et que le niveau des taux de transport a été déterminé en fonction du coût de transport

*[Text]*

moving that much grain and if you had a crop failure on the prairies, and over large areas, the yields were far below what you would normally expect then, in practice, that means that you set your freight rate at the elevator too high. The farmer paid too big a share of the total cost. You would compensate for that in the following crop year after you have worked out what the freight rate should be, and you would adjust it downwards to compensate for the overpayment that had been made. That is the way you do it system-wide.

As far as an individual farmer whose crop is destroyed by hail, the route for his protection is crop insurance.

**Senator Riley:** Are most farmers covered by crop insurance?

**Mr. Kroeger:** I believe so, although not all by any stretch of the imagination.

**Senator Roblin:** In my province it is a voluntary proposition.

**Mr. Kroeger:** That is generally true.

**Senator Roblin:** My guess would be that about half of the province is covered.

**Senator Steuart:** They are also covered by a stabilization fund. Approximately 60 per cent of the farmers are covered, and if they fall below the five-year average under certain conditions, they receive a payment. The farmer puts in \$1 and the government puts in \$2. There is approximately \$800 million in the fund but very little has been paid out so far. I understand that approximately 60 per cent of the farmers contribute to it.

**Senator Roblin:** I should like to pursue some of these ceilings that are in the bill a little further to see if I can understand them better. Starting with the ceiling on a volume of 31.5 million tonnes, it seems to me that a great deal depends on what year you pick to start with. If you picked the year five years ago your volume would be 20 million tonnes and, it is obvious that the effect on the railroad revenue is dramatic. It would represent a 50 per cent increase in your export movement, which is what we have had. I can see that you have to start somewhere, but when you have a ceiling it is interesting to know whether you relate it to any future estimation of what the volumes are likely to be. I do not think it is safe to say that you could make a projection based on what is happening and say, "This is going to happen in the future", because that may not happen. I should like to know whether your studies made any estimate of future increases or decreases in volume over the base year.

**Mr. Kroeger:** The Department of Agriculture did some analysis of the prospects and the potential. Their estimate was that if transportation constraints were removed, and given certain other assumptions, volumes could reach 41 million tonnes by 1991-92 as compared with 31 million tonnes ten years before. In making the projections, as honourable sena-

*[Traduction]*

de cette quantité de grains, et qu'il y a une mauvaise récolte dans les prairies, et que dans de vastes régions, les récoltes soient inférieures à ce qui était normalement prévu, dans ce cas, en pratique, il s'ensuivrait que le taux de transport à l'élevateur aurait été fixé à un niveau trop élevé. L'agriculteur aurait payé plus que sa part des coûts totaux. En guise de compensation, il faudrait que dans la campagne agricole suivant celle au cours de laquelle le taux a été établi, on rajuste les taux à la baisse afin de compenser pour les paiements en trop effectués par l'agriculteur. Voilà comment on procéderait à l'échelle du système.

Pour ce qui est de l'agriculteur dont la récolte est détruite par la grêle, il y a l'assurance-récolte.

**Le sénateur Riley:** La plupart des agriculteurs ont-ils cette assurance?

**M. Kroeger:** Je crois que oui, mais sans doute pas tous.

**Le sénateur Roblin:** Dans ma province, cette assurance est facultative.

**M. Kroeger:** C'est généralement le cas.

**Le sénateur Roblin:** J'estime que la moitié des agriculteurs de la province sont protégés par cette assurance.

**Le sénateur Steuart:** Ils sont également protégés par un fonds de stabilisation. Environ 60 p. 100 des agriculteurs bénéficient d'une protection et si, à certaines conditions, leur récolte est inférieure à la moyenne de cinq ans, ils touchent une indemnisation. Pour chaque dollar que paye l'agriculteur, le gouvernement verse \$2. Le fonds contient actuellement 800 millions de dollars, mais on y a très peu puisé jusqu'à maintenant. Je crois savoir que 60 p. 100 des agriculteurs y contribuent.

**Le sénateur Roblin:** J'aimerais examiner un peu plus à fond les limites qui sont prévues dans le projet de loi afin de les mieux comprendre. Si on prend comme point de départ une limite de 31.5 millions de tonnes, il me semble que tout dépend en bonne partie de l'année de référence choisie. Si par exemple on retenait l'année d'il y a cinq ans, le volume serait de 20 millions de tonnes; ce niveau aurait alors des effets graves sur les revenus des chemins de fer. Il s'ensuivrait une hausse de 50 p. 100 du transport d'exportation, ce que nous avons déjà connu. Je sais bien qu'il faut un point de départ, mais lorsqu'on impose une limite, il est intéressant de savoir si cela est fait en fonction d'une estimation des quantités futures probables. Par ma part, je ne crois pas qu'il soit prudent d'établir une projection en se basant sur ce qui se passe à un moment donné et de dire «cela se passera ainsi», car elle risque de ne pas se concrétiser. J'aimerais savoir si vos études comportent une estimation des hausses ou baisses futures des quantités pour une année de référence.

**M. Kroeger:** Le ministère de l'Agriculture a effectué des analyses au sujet des perspectives et des possibilités. On a estimé que si les obstacles au transport étaient supprimés et en tenant compte de certaines autres hypothèses, les quantités pourraient atteindre 41 millions de tonnes en 1991-1992 comparativement à 31 millions de tonnes dix ans plus tôt. Comme



[Text]

tors no doubt are aware, of what the future freight rate might be, we adopted that perhaps rather aggressive forecast of future volume growth which led to the now well-known figure that in 1991 the freight rate will be five times the Crow rate. That level of the freight rate will be achieved only if you get the one-third increase in volume. To the extent that that volume forecast is not realized, the freight rate level in 1991-92 will be lower than has been talked about. We simply adopted for purposes of our calculation the analysis done by Agriculture Canada.

**Senator Roblin:** What is the goal you are targeting with respect to the farmer's contribution? It is going from 20 per cent to 60 per cent. Is it 60 per cent of whatever the costs are that you are looking at in 1991? What I am trying to get at is what is the end relationship between this increasing volume and the share of the total cost that the farmers are being asked to pay?

**Mr. Kroeger:** The more the volume grows the greater the share of the total cost the farmer pays. I am not sure that I understood the first part of Senator Roblin's question.

**Senator Roblin:** That is the answer I was looking for. The more volume, the greater the farmer's share?

**Mr. Kroeger:** Yes, senator.

**Senator Roblin:** Your figure for 1991 is based on an estimated 41 million tonnes of export movement.

**Mr. Kroeger:** Yes, and it is shipments and not necessarily export movement because a certain part of those shipments would be bound for eastern Canada.

**Senator Roblin:** There is really some uncertainty regarding these figures, which is understandable because we are looking ten years ahead.

Let us take a look at the safety net that is figured at 10 per cent. As I understand it, the safety net is designed to ensure that in no particular year does the farmer pay a freight charge more than 10 per cent of the value of his crop. Is that the way it works?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Roblin:** How is the 10 per cent fixed? Looking at the figures, it has been many a year since freight costs were in that region of 10 per cent. Do you have the table there?

**Mr. Kroeger:** Yes, I have some figures here of what the historic pattern has been. By way of preamble, I should like to say that the safety net as proposed for inclusion in the bill uses a so-called basket of six grains rather than just tying it to the price of wheat, although wheat is the dominant crop. There are six grains used and it is the port price and not the farmgate price that is used. Again, that is a distinction of some significance. I can explain in a moment why we opted for the port price rather than the farmgate price.

[Traduction]

le savent sans doute les sénateurs, lorsqu'on a établi les projections concernant le taux de transport à venir, nous avons prévu une croissance plutôt hardie des quantités futures, d'où l'estimation maintenant connue d'après laquelle en 1991 le taux de transport sera cinq fois plus élevé que le taux actuel du Nid-de-Corbeau. Mais ce taux ne se concrétisera qu'à condition que les quantités transportées augmentent du tiers. Dans la mesure où les quantités prévues ne se concrétiseront pas, le taux de transport en 1991-1992 sera inférieur aux prévisions. Nous avons simplement adopté pour les fins de nos calculs l'analyse effectuée par le ministère de l'Agriculture du Canada.

**Le sénateur Roblin:** Quel niveau de contribution visez-vous de la part des agriculteurs? Elle varie de 20 p. 100 à 60 p. 100. S'agira-t-il de 60 p. 100 des coûts quels qu'ils soient en 1991? Ce que je veux savoir, c'est quel est, en fin de compte, le rapport entre l'accroissement des quantités et la part du coût total que les agriculteurs devront supporter?

**M. Kroeger:** Plus les quantités augmentent, plus est grande la part des coûts totaux que doivent payer les agriculteurs. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris la première partie de la question du sénateur Roblin.

**Le sénateur Roblin:** C'est la réponse que je voulais avoir. Plus les quantités sont élevées, plus la part des agriculteurs augmente?

**M. Kroeger:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Roblin:** Vos chiffres pour 1991 sont basés sur une estimation de 41 millions de tonnes de transport d'exportation.

**M. Kroeger:** Oui, mais il s'agit aussi d'expéditions et non pas seulement d'exportations puisqu'une partie des céréales est destinée à l'est du Canada.

**Le sénateur Roblin:** Ces données comportent une marge d'incertitude, ce qui est compréhensible compte tenu que les prévisions portent sur dix ans.

Examinons maintenant la marge de sécurité fixée à 10 p. 100. Si je comprends bien, la marge de sécurité vise à faire en sorte qu'à aucune année un agriculteur n'ait à payer des taux excédant 10 p. 100 de la valeur de sa récolte. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Roblin:** Comment le taux de 10 p. 100 est-il déterminé? Si on regarde les données, il y a longtemps que les coûts de transport ont représenté 10 p. 100 de la valeur de la récolte. Avez-vous le tableau devant vous?

**M. Kroeger:** Oui, j'ai certains chiffres sur l'évolution passée. En préliminaire, j'aimerais dire que la marge de sécurité qu'on propose d'inclure dans le projet de loi est basée sur un panier de six céréales et non pas seulement sur le prix du blé quoique cette céréale soit la plus importante. On a retenu six céréales et le prix au point d'entrée plutôt que le prix à la ferme. Cette distinction a son importance. Je vous expliquerai dans un moment pourquoi nous avons retenu le prix au point d'entrée plutôt que le prix à la ferme.



[Text]

The historic data, as it happened, that were available to us, represented farmgate prices which you can establish if you look far enough back. It is hard to establish them up to the date. For the years 1921 to 1931, the average was 18.7 per cent.

**Senator Roblin:** Those were the days when the Crow paid the railways, and handsomely.

**Mr. Kroeger:** It did.

In the decade 1931 to 1941 the average was 38 per cent. In the decade 1941 to 1951 the average was 12.5 per cent; in the decade 1951 to 1961 it was 10.77 per cent. In the decade 1961 to 1971 it was 9.36 per cent; and 1971 to 1981 it was 4.95 per cent. Of course, as inflation has gone on and costs have escalated steadily and there has been a movement in prices as well, particularly the dramatic jump which took place in the early 1970s, transportation costs have represented less and less of the percentage. Now what we are proposing with a 10 per cent safety net is basically to go back to the sort of situation which existed in the 1960s and 1970s, bearing in mind that the safety net is not intended as an income stabilization program. It really is a form of insurance against the kind of thing which happened in the 1930s, which I referred to earlier, when wheat prices were extremely depressed and conditions on the prairies were very difficult and transportation costs were nearly 40 per cent of the selling price of the commodity. The safety net is a kind of disaster insurance. If one looks for income stabilization then one must look to the Western Grain Stabilization Act and the mechanisms therein because the price of grain is only one determinant of farm income. A farmer can get the same price for grain in any one year that he gets five years later; but if five years later he is producing 35 per cent more grain, then he will have a higher income. In fact, with the trend over successive decades to farm consolidation, more intensive farming and a variety of methods, the yields have been going up, insofar as individual producers are concerned, which has a direct relationship to their income. If someone speaks about the price of grain then that is relevant; but it is not the only relevant factor.

**Senator Roblin:** I agree with that and I am glad to see a provision in there. I think it is a very useful thing. But you have to reckon that even taking into account all aspects of farm income on a constant dollar basis in 1982 we are about where we were in 1971. So really the safety net is apart. I wish you would put one over the top of interest rates. If you compare interest rates in 1960, as you have been doing with freight rates, as a proportion of farm expenses, you would find a devil of a difference today. However, I grant you that you are not covering the waterfront, you are just looking after this particular matter.

But from the farmer's point of view the Crow has been the one stable factor in his economic calculations, all the other ones have been highly volatile, and mostly in one direction. So he clings to it with a certain affection.

[Traduction]

Les données historiques dont nous disposions portaient sur les prix à la ferme qui peuvent être établis en remontant assez loin dans le passé. Il est difficile de les reconstituer entièrement. Pour la période de 1921 à 1931, la moyenne était de 18.7 p. 100.

**Le sénateur Roblin:** C'était l'époque où le tarif du Nid-de-Corbeau était amplement rentable pour les chemins de fer.

**M. Kroeger:** En effet.

Au cours de la décennie 1931 à 1941, la moyenne était de 38 p. 100. De 1941 à 1951, elle était de 12.5 p. 100; de 1951 à 1961, 10.77 p. 100. De 1961 à 1971, la moyenne atteignait 9.36 p. 100 et de 1971 à 1981, 4.95 p. 100. Bien entendu, compte tenu de l'inflation continue et de la hausse soutenue des coûts, mais également de la hausse des prix, en particulier la hausse importante qui est survenue au début des années 1970, la part procentuelle des coûts de transport a constamment diminué. Nous proposons une marge de sécurité de 10 p. 100 essentiellement pour prévenir la situation qui existait au cours des années 60 et 70, étant entendu que cette marge de sécurité ne doit pas être considérée comme un programme de stabilisation des revenus. Il s'agit plutôt d'une forme d'assurance contre le genre de choses qui s'est produit en 1930, dont j'ai parlé plus tôt, alors que les prix du blé étaient extrêmement bas et que des conditions très difficiles prévalaient dans les prairies; les coûts de transport équivalaient à peu près à 40 p. 100 du prix de vente de la denrée. La marge de sécurité ferait office d'assurance désastre. Si on veut assurer la stabilisation des prix, il faut alors se tourner vers la Loi de stabilisation concernant le grain de l'Ouest et les mécanismes qu'elle contient car le prix des céréales ne constitue qu'un des facteurs qui détermine les revenus des agriculteurs. Un agriculteur peut toucher un prix pour ses céréales une année et le même cinq ans plus tard, mais si à ce moment sa production s'est accrue de 35 p. 100, son revenu sera plus élevé. En fait, compte tenu de la tendance à la centralisation des dernières décennies, à une exploitation plus intensive et à l'utilisation de méthodes plus variées, les récoltes ont augmenté, du moins en ce qui concerne les producteurs individuels. Or ce facteur influence directement leurs revenus. Le prix des grains constitue un facteur pertinent, mais ce n'est pas le seul.

**Le sénateur Roblin:** Je suis d'accord avec cela et je me réjouis qu'on ait prévu quelque chose à cet égard. Je pense que ce sera très utile. Mais il faut aussi se rappeler que même en tenant compte de tous les aspects du revenu agricole en dollars constants de 1982, nous nous retrouvons à peu près dans la situation qui prévalait en 1971. La marge de sécurité est donc à part. J'aimerais qu'elle soit en sus des taux d'intérêt. Si vous comparez les taux d'intérêt avec ceux des années 60, comme vous l'avez fait pour les taux de transport, proportionnellement aux dépenses des agriculteurs, vous verrez qu'il y a toute une différence. Toutefois, je vous accorde que vous n'étudiez pas toute la question mais seulement un aspect.

Mais du point de vue de l'agriculteur, le tarif du Nid-de-Corbeau a été l'unique facteur stable dans ses calculs de coûts et de revenus alors que tous les autres se sont révélés très fluctuants et surtout à la hausse. Par conséquent, l'agriculteur est donc peu enclin à souhaiter sa disparition.

*[Text]*

**Mr. Kroeger:** Indeed, he does.

**Senator Roblin:** Going on to some other aspects of the system, I deliberately skip over the 3 per cent inflation factor in the first three years and go to the 6 per cent factor which interests me more. What do you think about inflation? You have heard what the Minister of Finance has to say about inflation over the next five years. If my memory serves me right the farmer will pick up about 90 per cent of that with this 6 per cent figure. So the 6 per cent ceiling on inflation surcharged to the farmers strikes me as high. Wouldn't it be more fair to say, "We will split it," or something of that description? You are front-loading it on him. What do you think of that proposition?

**Mr. Kroeger:** I think the government was quite explicit about its intentions for the medium to long term, which was that essentially cost increases should be borne by producers. I will come back to that in a moment.

Historically, going back two decades, rail cost increases have averaged about 8 per cent a year. If you followed that for productivity gains you come up with a net cost increase averaging 6 per cent. Going back to 1960, in establishing the 6 per cent figure the government was making quite a conscious decision that in normal circumstances cost increases should be the producers' account. As was stated in the policy statement of February 1, 1983, this was because the government's assessment was that it would be spending \$900 million to \$1 billion a year in support of this particular industry in this particular region. It also stated that some way had to be found to limit future growth in those expenditures, unless you were going to completely skew the direction of the government's resources and leave the government with inadequate resources to deal with problems such as the fishing industry, the forest industry and manufacturing, even with the 6 per cent level and with producers being responsible for all cost increases due to volume above the \$31.1 million. Western grain producers will still have several advantages which no other major group in the economy that I can think of enjoys—not the Atlantic fishermen, not coal miners, not farmers in Ontario or anywhere east of Ontario. That is to say if their transportation costs go up more than 6 per cent then they are protected. So if you had a period of extreme inflation, say 18-22 per cent—the sort of situation one saw in some countries a few years ago—the farmer is protected. He knows that even if inflation goes to 22 per cent he will only be picking up the first 6 percentage points. No other farm group in Canada will enjoy that kind of protection.

Similarly, if transportation costs come to assume a disproportionate part of the selling price of his product the prairie farmer once again is protected. "Disproportionate" is being defined as anything over 10 per cent of the selling price of his product. This does not apply to any other bulk shipping

*[Traduction]*

**M. Kroeger:** En effet.

**Le sénateur Roblin:** Pour parler d'un autre aspect de la question, je passe volontairement sur le facteur d'inflation de 3 p. 100 des trois premières années pour m'arrêter à celui de 6 p. 100 qui m'intéresse davantage. Que pensez-vous de l'inflation? Vous avez entendu les prévisions du ministre des Finances concernant l'inflation au cours des cinq prochaines années. Si ma mémoire est exacte, l'agriculteur absorbera environ 90 p. 100 du coût de l'inflation si l'on retient le chiffre de 6 p. 100, ce plafond de 6 p. 100 d'inflation qui sera imposé aux agriculteurs me paraît très élevé. Ne serait-il pas plus juste de le répartir de quelque façon? Vous accablez les agriculteurs. Que pensez-vous de cette proposition?

**M. Kroeger:** J'estime que le gouvernement a été très explicite quant à ses intentions à moyen et à long termes, à savoir que les augmentations de coût devraient être essentiellement absorbées par les producteurs. Je reviendrai là-dessus dans un moment.

Historiquement, depuis 20 ans, les augmentations de coûts des chemins de fer se sont établies en moyenne à quelque 8 p. 100 par an. Si vous appliquez ce chiffre aux gains de productivité, vous obtenez une augmentation nette des coûts de 6 p. 100 en moyenne. En 1960, lorsqu'il a établi le chiffre de 6 p. 100, le gouvernement prenait une décision très réfléchie selon laquelle, dans des circonstances normales, les augmentations de coût devraient être absorbées par les producteurs. Comme il était dit dans les déclarations de principes du 1<sup>er</sup> février 1983, le gouvernement avait fixé ce pourcentage après avoir évalué qu'il consacrerait de 900 millions à 1 milliard de dollars par an au soutien du secteur céréalier dans cette région. Le gouvernement a également déclaré qu'il faudrait trouver un moyen de limiter la croissance future de ces dépenses, sans quoi on devrait un jour mobiliser toutes les ressources du gouvernement pour cette seule activité et délaisser les autres secteurs à problèmes comme les pêches, l'industrie forestière et le secteur secondaire. En effet, même avec ce niveau de 6 p. 100 et en imputant aux producteurs toutes les augmentations de coût attribuables au volume et excédant 31,1 millions de dollars, les producteurs de grains de l'Ouest jouissent toujours de plusieurs avantages dont aucun autre grand secteur de l'économie que je connais ne bénéficie, ni les pêcheurs de l'Atlantique, ni les mineurs des charbonnages, ni les agriculteurs de l'Ontario ou d'où que ce soit à l'est de cette province. Cela veut dire que si les frais de transport des agriculteurs de l'Ouest augmentent de plus de 6 p. 100, c'est le gouvernement qui assume la différence. Par conséquent, en période d'inflation galopante, disons de 18 à 22 p. 100, c'est-à-dire le genre de situation qu'ont connue certains pays il y a quelques années, l'agriculteur de l'Ouest est protégé. Que l'inflation grimpe ou non à 22 p. 100, il sait qu'il assume que les 6 premiers points de pourcentage. Aucun autre secteur agricole du Canada ne bénéficie de cette protection.

De même, si les frais de transport en viennent à constituer une partie disproportionnée du prix de vente de son produit, l'agriculteur des Prairies est encore une fois protégé. «Disproportionné» est défini comme tout montant supérieur à plus de 10 p. 100 du prix de vente du produit. Cela ne s'applique à



[Text]

industry. So there are still some protections left for the farmer on the prairies against extreme situations. But it is the case, and the government was very open in its statement about this, that over the long term transportation cost increases should be borne by western farmers.

**Senator Roblin:** I am not altogether out of sympathy with that point of view. However, I do not like some of your arguments in support of it. For example, there are some farmers who have marketing boards and they do very well, thank you very much, with their inflationary pass-on of the cost. But that certainly is not true of those farmers who deal in the international market. I think it would be better if the government were to follow through on this "People must pay the cost of inflation" for this reason: It seems to me that it is the railways' generating cost, whether by themselves or because they cannot help themselves, but I will leave that aside for the moment. The method of payment whereby the money goes to the railway, regardless of its performance on inflationary efficiency, instead of to the farmer who might have the option of choosing a truck, to my mind is a contradiction in policy. It runs counter to the idea that people must bear the cost of inflation. Yes, they should bear the cost of inflation, provided they are given other opportunities to avoid it if they can. That is what we all seem to do when inflation goes up, we change our method of doing business so we do not get hit by it. I think the incentive to do that is weakened when you pay the railway instead of the farmer.

**Mr. Kroeger:** I would not disagree with anything Senator Roblin has said.

**Senator Roblin:** You will probably disagree with this, though.

**Senator Steuart:** He will keep on until you do.

**Senator Roblin:** You mentioned farm subsidies. I think it is an important area and I don't think we have discussed it nearly enough in this whole Crow business. Some figures have been presented to the committee in the other place about farm subsidies, particularly wheat subsidies. In comparing the subsidy in Canada with that of the United States and the European Economic Community, about three-quarters of the Canadian subsidy or even more is involved in the transportation subsidies. The net result of the figures I saw was that the United States farmer in a normal year has a subsidy that is double what our people get, and in a year like this with the PIK situation it is three or four times what our people get; and the European subsidy is perhaps worse. I think the question of farm subsidies in the world export market has to be addressed by the government, just as people with foreign trade problems are recognized when subsidies are offered by other governments. I think we are pretty good in that way. But we seem to be a bit reluctant to give our farmers a competitive leg up in this situation. I realize that this question probably comes under agriculture rather than transportation, but it is certainly at the back of my thoughts when I consider this 6 per cent

[Traduction]

aucun autre secteur d'expédition de marchandises en vrac. Par conséquent, il existe encore des mesures de protection à l'intention des cultivateurs des Prairies contre les situations extrêmes. Mais le gouvernement a déterminé, et il a été très clair là-dessus, qu'à long terme, les augmentations des frais de transport devraient être assumées par les agriculteurs de l'Ouest.

**Le sénateur Roblin:** Je suis d'accord jusqu'à un certain point avec ce point de vue. Toutefois, je n'aime pas certains de vos arguments. Par exemple, certains agriculteurs ont des offices de commercialisation et se tirent très bien d'affaire, merci, en répercutant la hausse des coûts sur leurs prix et en alimentant ainsi l'inflation. Mais cela ne vaut certainement pas pour tous les agriculteurs qui vendent sur les marchés internationaux. Il me semble qu'il vaudrait mieux que le gouvernement pousse sa logique jusqu'au bout s'il veut faire payer le coût de l'inflation par les agriculteurs, et ce pour la raison suivante: j'estime que ce sont les chemins de fer qui sont la cause des augmentations de coût, que ce soit pour eux-mêmes ou parce qu'ils ne peuvent réussir à se tirer d'affaire, mais je laisse cela de côté pour le moment. A mon avis, le mode de paiement selon lequel l'argent est versé aux chemins de fer, peu importe leur rendement en matière de réduction de l'inflation, plutôt qu'aux agriculteurs qui pourraient avoir le choix d'utiliser des camions, contredit la politique et l'idée selon lesquelles les agriculteurs doivent supporter le coût de l'inflation. Oui, ils le doivent, mais à condition d'avoir la possibilité de l'éviter s'ils le peuvent. C'est ce que nous faisons tous lorsque l'inflation monte, nous changeons nos méthodes pour ne pas être touchés. J'estime que le stimulant est affaibli lorsque vous indemnisez les chemins de fer plutôt que les agriculteurs.

**M. Kroeger:** J'approuve entièrement les propos du sénateur Roblin.

**Le sénateur Roblin:** Vous n'approuverez peut-être pas ce que je vais dire maintenant, par contre.

**Le sénateur Steuart:** Il attend que vous vous expliquiez.

**Le sénateur Roblin:** Vous avez parlé des subventions agricoles. J'estime qu'il s'agit d'un domaine important et je ne crois pas que nous en ayons discuté suffisamment par rapport à l'ensemble de la question du Nid-de-Corbeau. Certains chiffres ont été présentés au comité de l'autre Chambre en ce qui concerne les subventions agricoles, particulièrement celles qui s'appliquent au blé. Si l'on compare les subventions versées au Canada par rapport à celles des États-Unis et de la CEE, environ les trois quarts des subventions canadiennes, ou même plus, sont constituées de subventions de transport. D'après les chiffres que j'ai vus, il en résulte que le cultivateur américain dispose, dans une année normale, d'une subvention double de celle de l'agriculteur canadien. Avec le paiement en nature, cette subvention revient à trois ou quatre fois ce que nous agriculteurs touchent et la subvention européenne est encore plus imposante. J'estime que le gouvernement doit s'attaquer à la question des subventions agricoles sur les marchés d'exportation internationaux, tout comme on s'intéresse aux problèmes de commerce international lorsque des subventions sont offertes par les autres gouvernements. Je crois que nous nous y entendons. Mais nous semblons hésiter un peu à donner à nos



[Text]

business, the ceiling on volume and the safety net. All these elements seem to have the effect of reducing the element of subsidy in transportation costs which, in normal circumstances, is probably a good thing, but in an internationally competitive world, I wonder about it.

**Mr. Kroeger:** You are right in that this question is essentially the preserve of the Department of Agriculture. However, I think there are two different ways of looking at it which will give two different answers. The first way is—what kind of subsidies are you providing to Canadian grain farmers as compared to grain farmers in other countries? The second and somewhat different way of looking at it is—as a national government how much are you providing to one particular group in the economy by way of subsidies in relation to what is provided to other groups? On the question of the level of Canadian support in comparison with that in other countries and especially the United States, I think we in the Department of Agriculture were a little puzzled by the figures used by the Wheat Board in the house committee. Those figures do not correspond to the kind of data that the Department of Agriculture has been using.

In referring to the United States, Senator Roblin used the expression, "a normal year." As far as we can see in respect of the United States, it is very difficult to determine what is a normal year. The fluctuations have been extremely wide. The figures that I have indicate that in 1977 and 1978 the subsidies on grain and oilseed exports were 16 per cent in one year and 13 per cent in another year, which is very high. I would say parenthetically that if the Canadian transportation subsidy were \$1 billion and grain exports were \$6 billion, the subsidy would be about 16 per cent as well. So that would be comparable. What I am referring to here are years in which U.S. subsidies were extremely high by other standards. The subsidies dropped to 3 per cent of the value of the exports in 1979 and 1980. If you look at it in terms of the value of production, the American subsidies were 7 per cent in 1977, 5 per cent in 1978 and less than 2 per cent in 1979 and 1980. With the PIK Program now in place, they are back up and perhaps comparable in percentage terms of the subsidy in Canada. So our general assessment, although it is very difficult to draw a broad conclusion on the United States subsidies because of the very wide fluctuations in their subsidy pattern, is that Canadian farmers are not being badly treated. However, there are many ways of arguing this point and I would not wish to suggest that the way I put it is the only way.

**Senator Stewart:** I think it is a good idea to look at the whole picture in regard to subsidies for western grain producers relative to, say, other farmers in Canada. Senator

[Traduction]

agriculteurs une position concurrentielle sur les marchés. Je sais que cette question concerne probablement davantage l'agriculture que le transport, mais c'est certainement à quoi je songe lorsque je considère cette question des 6 p. 100, le plafond imposé au volume et la disposition de sécurité. Tous ces éléments semblent avoir pour effet de réduire l'élément subvention dans les frais de transport, ce qui, dans des circonstances normales, est probablement une bonne chose. Mais dans un marché concurrentiel international, j'en doute.

**M. Kroeger:** Vous avez raison de dire que cette question concerne essentiellement le ministère de l'Agriculture. Toutefois, je crois qu'il y a deux façons d'envisager la question et donc deux réponses différentes. La première est de comparer le genre de subventions que vous offrez aux producteurs de grain canadiens par rapport à ceux des autres pays. La deuxième, quelque peu différente, est de vous demander, en tant que gouvernement national, combien vous donnez en subventions à un secteur particulier de l'économie par rapport aux autres. Quant à la question de l'importance du soutien canadien par comparaison à celui des autres pays et surtout des États-Unis, je pense que le ministère de l'Agriculture est un peu étonné des chiffres avancés par la Commission canadienne du blé devant le comité de la Chambre. Ils ne correspondent pas aux siens.

En parlant des États-Unis, le sénateur Roblin a utilisé l'expression «année normale». Autant que nous sachions en ce qui concerne ce pays, il est très difficile de déterminer ce qui constitue une année normale. En effet, les fluctuations ont été extrêmement grandes. Les chiffres que je viens de distribuer indiquent qu'en 1977 et en 1978, les subventions applicables aux exportations de grains et de graines oléagineuses ont été de 16 p. 100 pour une année et de 13 p. 100 pour l'autre, ce qui est très élevé. Entre parenthèses, je dirais que si la subvention canadienne de transport s'était élevée à un milliard de dollars et celle qui accordée aux exportations de grains 6 milliards de dollars, nous aurions eu une subvention de 16 p. 100, ce qui serait comparable. Mais les chiffres auxquels je fais référence ici visent des années au cours desquelles les subventions américaines ont été particulièrement élevées par rapport aux autres. Elles ont diminué de 3 p. 100 de la valeur des exportations en 1979 et 1980. Si vous les examinez par rapport à la valeur de production, les subventions américaines se sont établies à 7 p. 100 en 1978, à 5 p. 100 en 1978 et à moins de 2 p. 100 en 1979 et 1980. Grâce au programme des paiements en nature, elles sont redevenues élevées et sont peut-être désormais comparables en pourcentage aux subventions canadiennes. Par conséquent, notre conclusion générale, bien qu'il soit difficile d'en tirer une en ce qui concerne les subventions américaines en raison des fluctuations très importantes de leur régime de subventions, c'est que les agriculteurs canadiens ne sont pas si mal traités. Toutefois, il y a de nombreuses façons de présenter cet argument et je ne veux pas laisser entendre que la mienne est la seule.

**Le sénateur Stewart:** C'est bien d'examiner l'ensemble de la situation des subventions aux producteurs de grains de l'Ouest par rapport aux autres agriculteurs du Canada, par exemple.

[Text]

Roblin mentioned the marketing boards such as the milk producers, the egg producers and so on, to which the government provides only a relatively small amount of subsidy, but the consumer provides the rest of it. If you compare dairy products in Canada with those in the United States they are very much lower in price in the United States, mostly because of our marketing boards. The government by legislation has forced the consumer to pay a subsidy, rather than paying it itself.

We fought for years to get a two-price system for grain. That is, there would be one price for grain sold domestically and one price for grain sold internationally. As you know, for years, we had to sell our grain on the Canadian market at the same price as we sold it on the world market. The two price system finally came in just in time to have it backfire on us for a couple of years. We ended up selling grain for human consumption in Canada at a lower price than that at which we could sell it on the world market. I don't know what the prices are today. If anything, the price in Canada is probably lower than the world price.

**Mr. Kroeger:** I think it is lower.

**Senator Roblin:** I don't want to get into a number crunching battle here but the figures provided by the Canadian Wheat Board with respect to the 10 per cent safety net go back to 1945-46 when it was 8.4 per cent. Then they have about half a dozen years where the rate is 10 per cent or a little over. But for most of this period, from 1945 and 1946 on, according to their chart, it would support the idea that 10 per cent is a pretty high net. I put that on the record because I think a different impression has been left.

**Senator Steuart:** Didn't Dr. Gilson recommend 8 per cent?

**Mr. Kroeger:** Dr. Gilson did not specify a safety net. He said that the matter should be investigated. He did not feel that he had time to go into it adequately. He said that studies should be done to establish some kind of linkage between the price of grain and what a producer would pay. In clause 59 of the original version of the bill there was a lengthy section on the sorts of things that were to be looked at in 1985-86 before the 6 per cent figure went into play. It talked about the economic position of grain producers as compared with other participants in the economy, the general ability of producers to pay, the relationship between transportation costs and the price of grain and so forth. Those words are still in subclause 59(a). So the intent at the outset was to act on Dr. Gilson's recommendation to have these matters very carefully reviewed. But then in light of subsequent developments, it was decided to put the safety net in now without waiting for the 1985-86 review, while still leaving that provision for the review to be done before the 6 per cent rate takes effect in 1986/87.

[Traduction]

Le sénateur Roblin a mentionné les offices de commercialisation comme ceux des producteurs de lait, d'œufs, etc., à qui le gouvernement n'offre qu'une fraction relativement mineure de cette subvention, alors que le consommateur fournit le reste. Si vous comparez les produits laitiers au Canada avec ceux des États-Unis, le prix des nôtres est beaucoup plus élevé, surtout à cause de nos offices de commercialisation. En effet, le gouvernement, par voie législative, force le consommateur à payer la subvention plutôt que de la payer lui-même.

Nous nous battons depuis des années pour obtenir un système de double prix pour les grains. C'est-à-dire un prix pour ceux qui sont vendus sur le marché intérieur et un autre pour ceux qui sont vendus sur les marchés internationaux. Comme vous le savez, nous avons dû pendant des années vendre nos grains sur le marché canadien au même prix que sur les marchés internationaux. Le système du double prix a finalement été instauré justement au moment où il va nous retomber dessus pendant les deux prochaines années. Nous avons fini par vendre nos grains pour la consommation humaine au Canada à un prix inférieur à celui que nous aurions obtenu sur les marchés internationaux. Je ne sais pas quels sont les cours aujourd'hui, mais le prix canadien est probablement inférieur au prix mondial.

**M. Kroeger:** Je pense qu'il est effectivement inférieur.

**Le sénateur Roblin:** Je ne veux pas m'engager dans une bataille de chiffres ici, mais les statistiques fournies par la Commission canadienne du blé en ce qui concerne le «filet de sécurité» de 10 p. 100 remontent à 1945-1946 alors que celle-ci était de 8,4 p. 100. Par la suite, pendant environ six ans, ce pourcentage a été de 10 p. 100 ou un peu plus. Mais pendant la plus grande partie de cette période, depuis 1945-1946, les statistiques de la Commission tendent à appuyer l'idée selon laquelle 10 p. 100 est un pourcentage passablement élevé. Je tiens à faire consigner cela au compte rendu parce que j'estime qu'une impression différente nous a été laissée.

**Le sénateur Steuart:** M. Gilson n'a-t-il pas recommandé 8 p. 100?

**M. Kroeger:** M. Gilson n'a précisé aucun pourcentage. Il a dit qu'il fallait étudier la question. Il estimait ne pas avoir le temps de le faire convenablement. Il a déclaré qu'il fallait entreprendre des études pour établir un lien entre le prix des grains et la capacité de payer des producteurs. À l'article 59 de la version initiale du projet de loi, il y avait une longue liste de ce qui devait faire l'objet d'un examen en 1985-1986 avant qu'il soit question du chiffre 6 p. 100. Il s'agissait d'une étude de la situation économique des producteurs de grains par rapport à celle des autres intervenants dans l'économie, de la capacité générale de paiement des producteurs, des relations entre les frais de transport et le prix du grain, etc. Cette liste figure toujours au paragraphe 59a). Par conséquent, il s'agissait dès le début de faire examiner très soigneusement ces questions, sur la recommandation de M. Gilson. Mais à la lumière des faits survenus ultérieurement, il a été décidé d'introduire immédiatement la disposition de sécurité sans attendre l'examen de 1985-1986 et sans pour autant remettre en question cette révision avant que le taux de 6 p. 100 n'entre en vigueur en 1986-1987.



[Text]

**Senator Roblin:** I am coming back to this, because in this Wheat Board chart the prices they are comparing are the farm level prairie prices, freight rates for Scott Saskatchewan. That, however, gives a higher percentage rate than if you are using the port price, does it not? That reinforces, I think, the strength of the point I am making that the ten per cent is not very generous. If you are disputing their figures, perhaps there is some way that you can explain the difference between the two, without going to a lot of trouble. It would be interesting for me to see them, because it is important that we should operate from the same set of facts.

The other question I have has to do with the subsidies. The Wheat Board table, as you know, shows that on the average from 1972 to 1981, which is a ten-year period in U.S. dollars per tonne, the Canadian wheat subsidy was \$6.35 per tonne; the United States subsidy was \$11.41 per tonne. I call that double, although I am being a little unfair in that. If the Americans put twenty to thirty billion dollars into the PIK program in 1982/83, that \$11 then goes out of sight. That is the kind of competition our farmers are fighting in the world market. The European Economic Community makes the Americans look like pikers, because they are up to \$19.96 for wheat over the same period. If those figures are not right and you are challenging them, it would be very interesting for me to have them reconciled, if that is possible. I do not think the committee as a whole is too much interested in this, but if you could reconcile those two sets of numbers, it would certainly be advantageous from the point of view of trying to discuss this thing in an unbiased and balanced way.

**Mr. Kroeger:** I agree with Senator Roblin that this would be most useful, and we will ask the Department of Agriculture to do a commentary or an analysis of the Wheat Board figures and supply that to the committee. I do not know that we could get it to the committee in time for tomorrow's meeting, but we could certainly have it for next week.

**Senator Roblin:** I would not worry about having it for tomorrow. We have some time to consider this bill.

I would now like to ask a few questions that arose from your previous testimony, if no one else wishes to interject at this point. One of my questions has to do with comparative shipping costs in the United States and Canada. You left me with the impression that the United States' system was considerably cheaper by 40 or 60 per cent, something in that neighbourhood. I wonder why? You gave a partial reason, I think; you said that they did not have as elaborate a branch-line system as we have. Has anyone made a study of what we needed to do in Canada in order to make our railways as efficient as theirs? Is it just branch lines, or is it something else? I emphasize that you are talking only of railways. If you took into account the fact that most of the American crop goes to market by water down the Mississippi, you add still further to the subsidy that they get in their country and that affects our comparative position. However, just on the railway line only, why are we doing so badly?

[Traduction]

**Le sénateur Roblin:** Je reviens là-dessus parce que dans ce tableau de la Commission canadienne du blé, les prix comparés sont les prix à la production et les taux de fret de *Scott* en Saskatchewan. Or le pourcentage est plus élevé si on utilise le prix au port, n'est-ce pas? Ce qui me donne raison quand je dis que le taux de 10 p. 100 n'est pas très généreux. Si vous contestez ces chiffres, c'est peut-être parce que vous pouvez expliquer la différence qui existe entre les deux sans trop de problèmes. Il serait intéressant pour moi de les voir, parce qu'il est important que nous parlions de la même chose.

L'autre question que je veux poser concerne les subventions. Comme vous le savez, le tableau de la Commission canadienne du blé indique qu'entre 1972 et 1981, soit dix ans, la subvention canadienne au blé s'est élevée en moyenne à 6,35 \$ la tonne alors qu'aux États-Unis elle était de 11,41 \$ la tonne. Je dis que c'est le double, mais je suis peut-être un peu injuste. Si les Américains consacrent de 20 à 30 milliards de dollars au programme des paiements en nature en 1982-1983, le montant de 11 \$ est totalement éclipsé. Voilà le genre de concurrence que nos agriculteurs doivent affronter sur les marchés mondiaux. La CEE fait passer les Américains pour des minables, parce que leur subvention pour le blé est allée jusqu'à 19,96 \$ au cours de la même période. Si ces chiffres ne sont pas exacts et que vous les contestiez, j'aimerais beaucoup qu'on les fasse concorder si c'est possible. Je ne crois pas que le Comité dans son ensemble s'intéresse beaucoup à cela, mais si vous pouviez faire concorder les deux séries de statistiques, ce serait certainement intéressant car nous pourrions essayer de discuter de cette question de façon objective et équilibrée.

**M. Kroeger:** Je conviens avec le sénateur Roblin que ce serait très utile, et nous demanderons au ministère de l'Agriculture de faire commenter ou d'analyser des chiffres de la Commission canadienne du blé à l'intention du comité. Je ne crois pas que nous puissions obtenir de réponse pour la séance de demain, mais nous les aurons certainement pour la semaine prochaine.

**Le sénateur Roblin:** Cela ne me fait rien si nous ne pouvons l'avoir demain, nous avons le temps d'étudier ce projet de loi.

J'aimerais maintenant vous poser quelques questions qui découlent de votre témoignage antérieur, si personne n'a d'autre chose à dire maintenant. L'une de ces questions concerne la comparaison des frais d'expédition entre les États-Unis et le Canada. Vous m'avez laissé l'impression que le système américain était meilleur marché de 40 ou de 60 p. 100, quelque chose de cet ordre. Je me demande pourquoi. Vous m'avez donné une raison partielle, je crois, en disant que les Américains n'avaient pas à construire un réseau d'embranchements aussi étendu que le nôtre. Est-ce que quelqu'un a fait une étude de ce dont nous avons besoin au Canada pour rendre nos chemins de fer aussi efficaces que les leurs? S'agit-il seulement des embranchements ou y a-t-il quelque chose d'autre? Je souligne que vous ne parlez que des chemins de fer. Si vous tenez compte du fait que la majeure partie des récoltes américaines est acheminée vers les marchés par voie d'eau en empruntant le Mississippi, vous ajoutez encore à la subvention qu'ils obtiennent et qui nuit à notre position comparative.



[Text]

**Mr. Kroeger:** I would be glad to provide Senator Roblin with a copy of the study that Mr. Snavelly did for us. It is not a very fat document, since it was done with rather a broad brush and on limited notice, but it is interesting.

The figure of 40 to 60 per cent higher in Canada in railway movement is accurate. I think the explanation is largely due to the extensive branch-line network, but there are a number of other uneconomic practices that have either been introduced or perpetuated in the system because of its almost complete insulation from any kind of market forces; insulation from the price mechanisms, if you will.

**Senator Roblin:** You can go further than that: They are insulated from the trucking system and we are going to make sure it stays that way.

**Mr. Kroeger:** There is no incentive to use trucking, because the only way to get the subsidy is to take one's grain to the nearest railway delivery point. That will change only rather gradually as the producer's share of the freight rate goes up.

The reason I say that it must be because of the branch-line system and various uneconomic practices is that, when given the chance, Canadian railways are among the most efficient in the world. For example, according to the coal associations CNR and CPR carry coal at a rate per tonne/kilometer that is lower than any other in the world, so Canadian railways are capable of being extremely efficient.

**Senator Roblin:** They have the unit train system worked to a "T".

**Mr. Kroeger:** As an example, I remember reading in the testimony that was given in the house committee by the coal association in Edmonton that, at a time when freight rates were controlled and there was a subsidy on the movement of coal, apparently the turnaround time of a coal car was 28 days; it is now five days, and all sorts of other improvements have been made in Canadian railway operations which have yielded substantial savings and have kept Canadian bulk products competitive, notwithstanding the rather long distances they have to move. One has to say, therefore, that, if they cannot do that for grain, it is because there are some special constraints that have been applied in respect of grain, and there are some that are easier to identify and perhaps some others that will only come to light as the Grain Transportation Committee and the Administrator pursue their studies of ways and means to improve efficiency.

However, if Senator Roblin would like to have a look at Mr. Snavelly's paper on this subject, I would be glad to supply it.

**Senator Roblin:** I would be delighted, because if there is a potential of reducing shipping costs by half, that is one of the biggest targets I have ever heard of, and the question in my mind is why we are not tackling that one more vigorously.

[Traduction]

Toutefois, pour rester dans les chemins de fer, pourquoi nous en tirons-nous si mal?

**M. Kroeger:** Je serais heureux de remettre au sénateur Roblin un exemplaire de l'étude de M. Snavelly. Ce n'est pas un document très volumineux, puisqu'il ne visait qu'à brosser un tableau général de la situation, mais il est intéressant.

Il est exact que les coûts des chemins de fer soit de 40 à 60 p. 100 plus élevés au Canada. Je crois que l'explication tient en grande partie à l'étendue de notre réseau d'embranchements, mais un certain nombre d'autres pratiques non rentables ont été soit introduites, soit perpétuées dans le système parce qu'il a été presque totalement isolé de toutes les forces du marché; il a été isolé des mécanismes d'établissement des prix, si vous voulez.

**Le sénateur Roblin:** On peut aller plus loin que cela: les chemins de fer sont isolés du système de camionnage et nous faisons tout actuellement pour qu'il le reste.

**M. Kroeger:** Il n'y a aucun stimulant visant à favoriser le camionnage, parce que la seule façon d'obtenir la subvention est de transporter son grain au point de livraison ferroviaire le plus rapproché. Cette situation changera graduellement, uniquement dans la mesure où la part des frais de transport des producteurs augmentera.

J'accuse le réseau d'embranchements et diverses pratiques non rentables parce que, lorsqu'on leur en donne la possibilité, les chemins de fer canadiens sont parmi les plus efficaces du monde. Par exemple, la *Coal Association* me dit que le CN et le CP transportent du charbon à un taux par tonne-kilomètre inférieur à celui de tout autre chemin de fer du monde. J'en déduis que les chemins de fer canadiens peuvent être très efficaces.

**Le sénateur Roblin:** Ils se sont équipés du système de trains à chargement unitaire, les trains-blocs.

**M. Kroeger:** Par exemple, je me souviens d'avoir lu dans le témoignage de la *Coal Association* devant le comité à Edmonton que, à une époque où les tarifs marchandises étaient contrôlés et où il existait une subvention pour le transport du charbon, le temps de rotation des wagons de charbon était apparemment de 28 jours. Il est maintenant de cinq jours et toutes sortes d'autres améliorations ont été apportées à l'exploitation des chemins de fer canadiens, améliorations qui ont entraîné des économies substantielles et qui ont permis aux produits en vrac de rester concurrentiels, sans égard aux distances assez longues qu'il fallait parcourir. Il faut donc dire que si les chemins de fer ne peuvent être aussi efficaces pour les grains, c'est parce qu'ils font face à des contraintes spéciales, dont un certain nombre sont faciles à déceler alors que d'autres ne le seront qu'à mesure que le comité de transport des grains et l'administrateur poursuivront leurs études sur les moyens d'améliorer l'efficacité des chemins de fer.

Toutefois, si le sénateur Roblin souhaite examiner le rapport Snavelly, je serais heureux de lui en remettre un exemplaire.

**Le sénateur Roblin:** J'en serais très heureux, parce que s'il y a un moyen de réduire les frais d'expédition de moitié, ce serait l'un des plus grands objectifs dont j'aie jamais entendu parler,

[Text]

Let me ask you a question on another point. The other day, we heard three railway costing experts testify about the costs of running the grain-handling system; there was considerable discrepancy between two on one side and one on the other. Can you tell me on which side the government came down and what they thought about this difference in numbers?

**Mr. Kroeger:** The government came down with a good Canadian compromise. Bill C-155 does not come in at a point that is the arithmetic middle between Mr. Snively, on the one hand, and Mr. Banks and Mr. Edsforth on the other; it comes in at a sort of mid-range point. The basis of the approach to railway compensation adopted by the government was Dr. Gilson's study. Dr. Gilson relied on expert advice partly from Mr. Snively, partly from the railways and from others; I believe Mr. Edsforth's and Mr. Banks' work was made available to Dr. Gilson. He was also guided by the intensive consultations that he carried out with the shippers. He came up with a recommended level of compensation which the government adopted with only technical corrections. That is to say, Dr. Gilson had a certain estimate of what the cost would be of moving grain in 1981/82, based on his assumptions of what the volumes were going to be. All the volumes turned out to be higher, so the costs tended to be increased from \$6.44 to \$6.51.

The members of the committee are probably now familiar with the two terms, "variable costs" and "constant costs", after hearing from the consultants. On the question of the so-called variable cost of moving grain in 1980, which was adopted as the base year because of Mr. Snively's study during the Gilson consultations the two railways claimed that their variable costs were \$547 million. The shippers, comprising the wheat pools, crushers and others who were represented during the Gilson consultations, proposed \$514 million and Dr. Gilson came in very close to the shippers' position: He came in at \$517 million. Insofar as the variable costs of the railways were concerned, Dr. Gilson adopted essentially the position of the shippers rather than that of the two railways.

**Senator Roblin:** Referring to variable costs, one major item of difference among the three experts had to do with their view of the cost of capital.

**Mr. Kroeger:** That is right.

**Senator Roblin:** It ranged from 15 per cent to 25 per cent. What figure did Dr. Gilson adopt?

**Mr. Kroeger:** Dr. Gilson came in with a provisional figure of 20.5 per cent and said that that should then be adjusted, if I recall correctly, in light of CTC's findings on a couple of questions. I think that the CTC, for the purposes of that year, did come in at 20.5 per cent.

[Traduction]

et je me demande tout à coup pourquoi nous ne nous y attaquons pas plus vigoureusement.

Permettez-moi de vous poser une question sur un autre point: l'autre jour, nous avons entendu trois experts sur les coûts des chemins de fer qui se contredisaient en témoignant à propos du coût du réseau de transport des grains: deux partageaient le même avis et un était d'un autre avis. Pouvez-vous me dire à quelle thèse s'est rallié le gouvernement et ce qu'il a pensé de cette divergence d'opinions?

**M. Kroeger:** Le gouvernement a trouvé un bon compromis à la mode canadienne. Le bill C-155 ne se situe pas précisément entre la position de M. Snively, d'une part, et celle de M. Banks et de M. Edsforth d'autre part, mais à peu près à mi-chemin. La formule d'indemnisation des chemins de fer adoptée par le gouvernement se fonde sur l'étude de M. Gilson. M. Gilson s'est inspiré en partie des conseils éclairés de M. Snively, d'experts des chemins de fer et d'autres, et je crois que les travaux de M. Edsforth et M. Banks ont été mis à sa disposition. Il a également été guidé par les consultations intensives qu'il a eues avec les expéditeurs, et il a recommandé un niveau d'indemnisation que le gouvernement a adopté en n'y apportant que des modifications de détail. Autrement dit, M. Gilson avait une certaine idée du coût du transport du grain en 1981-1982, fondée sur des prévisions de volumes. Tous les volumes se sont révélés plus élevés, de sorte que les coûts sont passés de 6 44 \$ à 6 51 \$.

Les membres du comité connaissent probablement maintenant les deux expressions «coûts variables» et «frais fixes», après avoir entendu les témoignages des experts-conseils. Pour ce qui est des prétendus coûts variables pour le transport du grain en 1980, qui a été adoptée comme année de référence en raison de l'étude de M. Snively, au cours des consultations de M. Gilson, les deux compagnies de chemins de fer ont allégué que leurs coûts variables se chiffraient à 547 millions de dollars. Les expéditeurs, y compris les wheat pools, les concasseurs et les autres qui étaient représentés au cours des consultations de M. Gilson, avançaient le chiffre de 514 millions de dollars. Finalement, avec une évaluation de 517 millions de dollars, M. Gilson était très proche de la position des expéditeurs. Pour ce qui est des coûts variables des compagnies de chemins de fer, M. Gilson a essentiellement adopté la position des expéditeurs plutôt que celle des deux compagnies de chemins de fer.

**Le sénateur Roblin:** Relativement aux coûts variables, une des grandes différences entre les trois spécialistes portait sur le coût du capital.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Roblin:** Il variait de 15 à 25 p. 100. Quel pourcentage M. Gilson a-t-il adopté?

**M. Kroeger:** M. Gilson a proposé un taux provisoire de 20,5 p. 100 en disant qu'il faudrait le rajuster par la suite, si je me souviens bien, en raison des conclusions de la CCT sur certaines questions. Pour les besoins de l'année en question, je crois que la CCT a calculé 20,5 p. 100.



[Text]

Just to give you an idea of the range of figures proposed for an appropriate cost of capital, CN's figure was 35 per cent; CP's figure was 31 per cent; Mr. Snively had proposed 25.4 per cent; Mr. Edsforth suggested 18.5 per cent for CP and less for CN; Mr. Banks said 24 per cent; and Bill C-155, the CTC and Dr. Gilson came in with a figure of 20.5 per cent. You have that figure which is somewhere in a mid-range.

The cost of capital is a fairly complex concept and, of course, it changes according to inflationary conditions and the cost of borrowing money—in other words, interest rates. For 1983-84, the CTC's figure for cost of capital is 18 per cent, and I think that would be the figure they would use for purposes of calculation under Bill C-155. They use a different cost of capital each year. In the near future, they will be opening public hearings on the whole question of cost of capital. Of course, the bill leaves the determination of the cost of capital to the CTC, so probably the best course to follow is to trust in the expertise of the CTC which seems to enjoy quite a high level of confidence from the people of western Canada judging from the testimony I read and hear. If the cost of capital should come down, they will adjust it downwards in determining the railway's eligible cost in future years.

**Senator Roblin:** At the risk of sounding superficial, I think it is only a regulated industry that could glean a cost of capital of 35 per cent. Even so, in Alberta, if you take the hearings before their boards on cost of capital with respect to energy, they come up with a figure of 13 to 14 per cent. Perhaps some of the experts can put me right on this, but it strikes me that 20.5 per cent is a lot because you have quite a mix of capital in there, some of which did not cost you anything. If you apply today's rate against capital raised on previous occasions, you get quite an interesting situation. I guess there is nothing to do except to wait for the hearings, but in my opinion 20.5 per cent seems to me to be generous.

**Mr. Kroeger:** I am a little puzzled by a cost of capital rate as low as 13 per cent in the sense that that is approximately the current interest rate. If borrowing money only gave one the ability to pay principal and interest, there would be no point in borrowing the money. In other words, there would be no return on investment or allowance for risk.

**Senator Roblin:** Of course, that is not the case. You have equity capital in there; you have retained earnings; you have equity that is paid for; and you have debt capital. When you have a rate on the entire capital, only a portion applies to the debt capital, which may be 13 per cent. The rest will apply to the others. I guess we are not going to decide capital costs before the hearings are held so I will let it go at that, except simply to observe that it is pretty darn nice to get 20.5 per cent.

**Mr. Kroeger:** The CTC will be hearing public submissions on what the right cost of capital and what the right way of calculating the cost of capital in future years should be.

I could go on to say a few words about the contribution to constant cost, the real area which gave rise to the variations in

[Traduction]

Pour vous donner une idée des différents chiffres qui ont été proposés pour le coût du capital, le CN avançait 35 p. 100 et le CP, 31 p. 100; M. Snively proposait 25,4 p. 100 et M. Edsforth 18,5 p. 100 pour le CP et moins pour le CN; M. Banks 14 p. 100; le bill C-155, la CCT et M. Gilson ont proposé 20,5 p. 100. Il s'agit à peu près de la moyenne.

Le coût du capital est une notion assez complexe, et il varie évidemment en fonction de l'inflation et du loyer de l'argent—en d'autres mots, des taux d'intérêt. Pour 1983-1984, la CCT évalue le coût du capital à 18 p. 100, et je crois que c'est le chiffre qu'elle utiliserait pour les calculs aux termes du bill C-155. Elle utilise un coût différent chaque année. La CTT tiendra sous peu des audiences publiques sur toute la question du coût du capital. Bien entendu, le projet de loi laisse à la CCT le soin d'établir le coût du capital, de sorte que la meilleure façon de procéder serait de faire confiance aux spécialistes de la CCT, qui semblent bénéficier d'une grande confiance de la part des gens de l'Ouest du Canada, si j'en crois les témoignages que j'ai lus et entendus. Si le coût du capital devient moins élevé, ils le rajusteront à la baisse en déterminant les coûts admissibles des compagnies de chemins de fer pour les années à venir.

**Le sénateur Roblin:** Au risque de vous sembler superficiel, je crois que seule une industrie réglementée pourrait obtenir 35 p. 100 pour le calcul du coût du capital. Et même à ça en Alberta, les audiences tenues devant les commissions spécialisées au sujet du coût du capital relativement à l'énergie, ont fait ressortir un chiffre de 13 à 14 p. 100. Certains des spécialistes voudront peut-être me corriger, mais j'ai l'impression que 20,5 p. 100 c'est beaucoup, parce que vous avez toutes sortes de capitaux d'origine différente, certains ne vous ayant rien coûté. Si vous appliquez le taux actuel au capital que vous avez déjà obtenu auparavant, votre situation est plutôt intéressante. J'imagine qu'il n'y a rien à faire sinon d'attendre les audiences, mais à mon avis, 20,5 p. 100 me semble généreux.

**M. Kroeger:** Je suis un peu dérouté par un coût du capital aussi bas que 13 p. 100, parce qu'il s'agit à peu près du taux d'intérêt actuel. Si le fait d'emprunter de l'argent ne permettait que de payer le capital et les intérêts, il ne servirait à rien d'emprunter. En d'autres mots, l'investissement ne rapporterait rien et on ne prévoirait aucun risque.

**Le sénateur Roblin:** Bien sûr que ça ne fonctionne pas ainsi! Il y a les avoirs propres; il y a les bénéfices non distribués; il y a les capitaux payés et les capitaux empruntés. Lorsqu'il y a un seul taux pour l'ensemble du capital, une partie seulement s'applique aux capitaux empruntés, qui pourrait être de 13 p. 100. Le reste s'applique aux autres. Je crois que nous ne prendrons aucune décision au sujet du coût du capital avant la tenue des audiences aussi, je n'en dirai pas plus, sauf que je trouve assez intéressant d'obtenir un chiffre de 20,5 p. 100.

**M. Kroeger:** La CCT tiendra des audiences publiques sur ce que devrait être le coût exact du capital et la bonne façon de le calculer dans les années à venir.

Je pourrais ajouter quelques mots au sujet de la contribution aux frais fixes, qui est à l'origine des variations dans les



[Text]

proposals for the level of railway compensation. As I indicated, on variable costs the figures used by Dr. Gilson and adopted by the government are very close to what the shippers themselves proposed. In the case of the contribution to constant costs, I think that all three of the consultants who appeared before the committee said that it was a matter of judgment. Once again, you have quite a range of proposals as to what the right contribution should be. If your variable costs are in the range of \$515 million to \$517 million, the question arises as to what your contribution to constant costs should be. Mr. Snaveley suggested a figure of \$154.6 million. Mr. Edsforth came in at the other end with a figure of \$41.5 million. Mr. Banks came in with a figure of \$58.3 million. Bill C-155 and Dr. Gilson, who provided the foundation for that bill, came in with a figure of \$116.5 million. That is approximately \$58 million above Mr. Banks' figure and is \$38 million below Mr. Snaveley's figure. Again, there are a number of ways that one can look at this. One set of figures that seemed to me to be relevant, is contained in the analysis of Canadian Pacific by the Canadian Transport Commission. They concluded that their overall constant costs are 21.4 per cent over and above their variable costs.

**Senator Roblin:** Whose figures are those?

**Mr. Kroeger:** They are CTC's figures for Canadian Pacific.

Bill C-155 says the contribution to constant costs should be 20 per cent of volume-related variable costs, not total variable costs, but volume related, which is a lesser figure. CP's constant costs were found by the Canadian Transport Commission to be 21.4 per cent over and above variable costs. To get a comparable figure, you would have to say that what they are going to get on grain is 17 per cent of their total variable costs. As I said, Bill C-155's figure of 20 per cent applies only to the volume-related variable costs. If you translate that into what kind of percentage it is, the total variable cost is approximately 17 per cent. CN have stated that traffic, other than grain, contributes 22.5 per cent to their constant costs. CP have stated that the contribution of commodities other than grain is 30 per cent. I think Mr. Banks acknowledged in front of the committee the other day that in the United States grain apparently makes a contribution to the constant costs of the U.S. railways in excess of 50 per cent. The figure of 20 per cent in the bill is probably not excessively generous.

I guess the only other point I would make, Mr. Chairman, is to underline that constant costs are not the same thing as profit. I think members of the committee are probably clear about that after the discussion with the three consultants, but it is a common point of confusion. People say that a 20 per cent contribution to the constant costs is a 20 per cent profit, but it is not. Constant costs are simply unattributable costs. They are costs that you cannot tie to the movement of a particular kind of traffic such as tunnels, bridges, Windsor Station in Montreal and the salary of Dr. Leclair.

[Traduction]

niveaux d'indemnisation proposées pour les compagnies de chemins de fer. Comme je l'ai indiqué, au sujet des coûts variables, les chiffres utilisés par M. Gilson et adoptés par le gouvernement se rapprochent beaucoup de ce qu'avaient proposé les expéditeurs. Pour ce qui est de la contribution aux frais fixes, je crois que les trois experts-conseils qui ont comparu devant le comité ont dit qu'il s'agissait d'une question de jugement. Là encore, il y a toute une gamme de propositions sur le montant de la contribution à verser. Si les coûts variables se situent entre 515 et 517 millions de dollars, il faut se demander quelle devrait être la contribution aux frais fixes. M. Snaveley a proposé le chiffre le plus élevé avec 154,6 millions de dollars. Pour sa part, M. Edsforth est allé à l'autre extrême en proposant 41,5 millions de dollars. M. Banks, lui, a opté pour 58,3 millions. Le bill C-155 et le rapport M. Gilson, qui a fourni les bases du projet de loi, font état de 116,5 millions de dollars, soit environ 58 millions de plus que ce que proposait M. Banks, et 38 millions de moins que ce que proposait M. Snaveley. Là encore, il y a plusieurs façons de voir les choses. Les chiffres qui semblent pertinents à mon avis, sont contenus dans l'analyse du Canadien Pacifique par la Commission canadienne des transports. Elle évalue l'ensemble des frais fixes à un niveau de 21,4 p. 100 supérieur à ses coûts variables.

**Le sénateur Roblin:** D'où viennent ces chiffres?

**M. Kroeger:** Il s'agit des chiffres de la CCT pour le Canadien Pacifique.

Selon le bill C-155, la contribution aux frais fixes devrait être établie à 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume, plutôt qu'à l'ensemble des coûts variables, ce qui représente un montant moins élevé. Selon les calculs de la Commission canadienne des transports, les frais fixes du CP sont supérieurs aux coûts variables de 21,4 p. 100. Pour obtenir un chiffre comparable, il faut qu'il obtienne 17 p. 100 de l'ensemble de ses coûts variables sur le grain. Comme je l'ai déjà dit, les 20 p. 100 du bill C-155 ne s'appliquent qu'aux coûts variables afférents au volume. L'ensemble des coûts variables représente donc environ 17 p. 100. Le CN a déclaré que le transport des marchandises autres que le grain représente 22,5 p. 100 de ses frais fixes. Le CP a déclaré que la part des marchandises autre que le grain s'élève à 30 p. 100. Je crois que M. Banks a déclaré devant le Comité l'autre jour qu'aux États-Unis, il semblerait que le grain intervient pour plus de 50 p. 100 des frais fixes des compagnies de chemins de fer. Le 20 p. 100 stipulé dans le projet de loi n'est probablement pas trop généreux.

La seule autre chose que je voudrais ajouter, Monsieur le président, c'est que les frais fixes et les profits sont deux choses différentes. Je crois que les membres du Comité comprennent probablement bien cette distinction après leurs discussions avec les trois experts-conseils, mais ces deux concepts sont une source habituelle de confusion. Les gens croient qu'une contribution de 20 p. 100 aux frais fixes représente un profit de 20 p. 100, mais ce n'est pas le cas. Les frais fixes sont tout simplement des frais ne pouvant être attribués. Il s'agit des frais que vous ne pouvez lier au transport d'un produit particulier, comme les tunnels, les ponts, la gare Windsor à Montréal et le salaire de M. Leclair.

[Text]

**Senator Steuart:** It must be disconcerting for those people who want the government to own the CPR, as they do the CNR, to see the CNR always coming in so much higher that it frightens you a little.

**Senator Riley:** You made a sweeping statement about the world renowned efficiency of the Canadian railways. At least I think that is what you meant. Do you include in that the rail passenger service?

**Mr. Kroeger:** No, sir. I was suggesting that, if the railways could operate in an unregulated environment and make commercially based decisions without any outside constraints, simply pursuing the most efficient way of carrying a commodity, they could do a first-rate job. There is good evidence to support that. To the extent that one brings to bear other considerations, whether they are of a social character or because of the particular economic needs of a region or of an industrial group, then you get a different kind of situation and you have to assess it differently.

**Senator Riley:** You did not mean to include passenger rail service?

**Mr. Kroeger:** No. the rail passenger service is rather comparable to grain.

**Senator Riley:** I just wanted to put that on the record.

With respect to these rates where do the stevedoring costs come in? Are they included in these rates?

**Mr. Kroeger:** No, sir. Bill C-155 deals only the costs and rates of the railways. Other costs such as trucking costs, elevation costs, terminal charges and stevedoring are all outside the ambit of this legislation and are determined in the normal way by market.

**Senator Riley:** How are they charged back to the grain producer? I am talking now about stevedoring costs.

**Mr. Kroeger:** They would be part of the port charges. I am not absolutely sure how the system works in that area. I have had no direct contact with it. But I assume they would all be part of that body of costs deducted from the net return to the producer. The producer must pay the cost of elevating his grain, the cost of getting it to port, and the cost of unloading it and loading it on to ships. All these costs are deducted from the port price of his grain and what he gets is a net figure.

**Senator Steuart:** We pay f.o.b.?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Steuart:** The demurrage charges and everything else are taken off the farmers?

**Mr. Kroeger:** In effect, it is the grain companies which calculate these charges and make the deductions; the producer receives the net return.

**Senator Steuart:** You made mention of the good job the railroads do when they are free of constraints. Are we not really isolating them further from the marketplace by the inclusion of even more restraints in this bill? At least under the

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Ce doit être déconcertant pour les gens qui veulent que le gouvernement soit propriétaire du CP, comme il l'est du CN, de voir que le CN en demande tellement plus que c'en est effrayant.

**Le sénateur Riley:** Vous avez fait une généralisation hâtive au sujet de la réputation mondiale d'efficacité des chemins de fer canadiens. Du moins, c'est ce que j'ai cru comprendre. Est-ce que cela comprend le service voyageurs?

**M. Kroeger:** Non, Monsieur. Je voulais dire que si les compagnies de chemin de fer avaient le loisir de fonctionner dans un milieu non réglementé et de prendre des décisions commerciales sans contraintes extérieures, en essayant tout simplement de transporter les marchandises de la façon la plus efficiente possible, elles pourraient faire un travail de tout premier ordre. Il y a d'excellentes preuves de cela. Dans la mesure où d'autres éléments entrent en jeu, qu'il s'agisse de facteurs sociaux ou des besoins économiques particuliers d'une région ou d'un secteur industriel, la situation est différente et il faut l'envisager sous un autre angle.

**Le sénateur Riley:** Vous ne vouliez pas inclure le service voyageurs?

**M. Kroeger:** Non. Le service voyageurs est plutôt comparable au grain.

**Le sénateur Riley:** Je voulais que cela figure au compte rendu.

Relativement à ces taux, qu'arrive-t-il aux coûts d'arrimage? Sont-ils inclus dans ces taux?

**M. Kroeger:** Non. Le bill C-155 ne porte que sur les coûts et les taux des chemins de fer. Les autres coûts, comme le camionnage, les élévateurs, les terminus et l'arrimage ne sont pas visés par le présent projet de loi et sont déterminés de la façon normale, par le marché.

**Le sénateur Riley:** Comment les fait-on payer le producteur de grain? Je parle des coûts d'arrimage.

**M. Kroeger:** Ils feraient partie des droits de port. Je ne suis pas absolument certain de la façon dont fonctionne le système dans ce domaine. Je n'ai aucun contact direct avec ce secteur. J'imagine toutefois qu'ils feraient partie de l'ensemble des coûts qui sont déduits du revenu net du producteur. Le producteur doit payer les frais pour l'élévateur, le transport de son grain au port, le déchargement et le chargement à bord des bateaux. Tous ces coûts sont déduits des droits de port pour son grain et ce qu'il reçoit est un revenu net.

**Le sénateur Steuart:** Il s'agit du F.A.B.?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Les surestaries et tous les autres frais sont assumés par les cultivateurs?

**M. Kroeger:** En fait, ce sont les compagnies de grain qui calculent les frais et qui font les déductions, et le producteur reçoit un revenu net.

**Le sénateur Steuart:** Vous avez parlé du bon travail que font les compagnies de chemin de fer lorsqu'elles n'ont pas de contraintes. En réalité, est-ce que nous ne sommes pas en train de les isoler davantage du marché en incluant encore un plus



[Text]

Crow rate they were receiving fixed rates and surely there would have been some incentive. I am sure with that situation there was an incentive for the railways to do a more efficient job. What sort of incentive can there be towards efficiency when everything is built in, including their contribution to capital costs, their variable charges and also the profit. I feel that this will be a disincentive to them.

**Mr. Kroeger:** There are several kinds of incentives to the railways. The first one is that grain now becomes a commodity which they can make some money on. Therefore, they actively want to carry it and they will compete for market share.

**Senator Steuart:** With whom?

**Mr. Kroeger:** With each other. I can tell you that CPR are quite worried about what the opening of the Prince Rupert terminal will do to their market share in terms of grain movement.

Up until now grain traffic was something which the railways wanted to stay away from. To the extent that one railway could make the other railway carry it and lose money, that was great. Now one sees the opposite situation in which each railway will have an interest in attracting grain as a commodity, just in the same way they wish to carry coal or sulphur. But the other point which is more interesting, and perhaps a little harder to grasp, is the fact that what we have here is an average system of freight rates and an averaging of costs. I spoke about this subject yesterday and also on a previous occasion. Once the freight rate structure is established for a year, then whichever railway does the best in getting its costs down makes the most money. The freight rate is fixed so that, if a railway is careless about its practices and lets its costs creep up, then the benefit to it of carrying grain is reduced. The technical term for this is "increasing the contribution to constant costs". However, the reality is that, once you determine that both railways will receive \$30 a tonne for moving grain, then if CN can move it for 29.50 and CP can move it for 28.75, CP will obviously have a better profit picture at the end of the year than CN. So each railway will have an incentive to keep its costs as far below the fixed freight rate as it can in order to maximize returns.

**Senator Steuart:** How will that help the farmer? It will be great for the shareholders. For example, when you look at the branch line system you see that the two run parallel. Will they be allowed to compete?

**Mr. Kroeger:** Every four years the CTC goes through the railways' costs and does an update or, if you like, a comprehensive examination of the railways' costs. This gives you a base year. Supposing in year two one of the railways comes up with a more efficient way of running its operations and reduces

[Traduction]

grand nombre de restrictions dans ce projet de loi? Aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau, elles recevaient au moins des taux fixes et bénéficiaient d'un certain stimulant. Je suis certain que cette situation encourageait les compagnies de chemin de fer à faire un travail plus efficace. Quel genre de stimulant à l'efficacité peut-il y avoir lorsque tout est prévu, y compris leur contribution au coût du capital, leurs coûts variables et même leurs profits. Je crois que c'est plutôt une contre-incitation.

**M. Kroeger:** Il y a plusieurs genres de stimulants pour les compagnies de chemin de fer. Tout d'abord, le grain devient une marchandise grâce à laquelle ils peuvent faire de l'argent. Elles s'efforceront donc d'obtenir les contrats de transport et elles seront en concurrence pour obtenir une part du marché.

**Le sénateur Steuart:** Avec qui?

**M. Kroeger:** L'une avec l'autre. Je peux vous dire que le CP est assez inquiet des répercussions de l'ouverture du terminus de Prince Rupert sur sa part du marché du transport du grain.

Jusqu'à maintenant, les compagnies de chemin de fer n'étaient pas intéressées au transport du grain. Dans la mesure où une compagnie de chemin de fer pouvait laisser l'autre s'en charger et perdre de l'argent, c'était bien. Nous voyons maintenant la situation inverse, où chaque compagnie de chemin de fer a intérêt à transporter le grain, comme c'est le cas pour le charbon ou le soufre. Mais ce qui est encore plus intéressant, et peut-être un peu plus difficile à comprendre, c'est le fait que nous avons un système d'établissement de la moyenne des tarifs pour le transport des marchandises et une moyenne pour les coûts. J'en ai parlé hier et à une autre occasion. Selon cette formule, une fois que le barème des tarifs pour le transport des marchandises sera établi pour un an, la compagnie de chemin de fer qui aura réussi le mieux à réduire ses coûts gagnera le plus d'argent. Les tarifs pour le transport des marchandises est fixé, mais si la compagnie de chemin de fer ne fait pas attention à ses pratiques et laisse ses coûts augmenter, elle réduira ainsi les avantages qu'elle retire du transport du grain. En termes techniques, on parle de l'augmentation de la contribution aux frais fixes. Cependant, ce qui se passe en réalité, c'est qu'une fois qu'il aura été décidé que les deux compagnies de chemin de fer recevront \$30 la tonne pour le transport du grain, si le CN peut le transporter pour \$29.50 et le CP pour \$28.75, le CP touchera évidemment des profits plus élevés que le CN à la fin de l'année. Ainsi, chaque compagnie de chemin de fer sera incitée à maintenir ses coûts autant que possible au-dessous du tarif fixé pour le transport des marchandises afin de maximiser ses recettes.

**Le sénateur Steuart:** En quoi cela aidera-t-il le cultivateur? Ce sera excellent pour les actionnaires. Par exemple, si on regarde, prenons le système des embranchements, on constate que les deux sont parallèles. Est-ce qu'ils seront autorisés à se faire concurrence?

**M. Kroeger:** Tous les quatre ans, la CCT examine les coûts des compagnies de chemin de fer et fait une mise à jour, ou si vous voulez, elle procède à un examen détaillé des coûts des compagnies de chemin de fer. Elle obtient ainsi une année de référence. En supposant qu'au cours de la deuxième année, les



## [Text]

its costs; that is now money in pocket until the next costing review, which will be in year four. In year four the CTC comes along, picks up all of the efficiencies which have been achieved by the railways and translates those into lower freight rates; then the railways start looking again for efficiencies and economies within that fixed freight rate structure. However, they are allowed to keep the money, so to speak, between costing reviews. That is the incentive for them.

**Senator Steuart:** Can they screw up their fourth year?

**Mr. Kroeger:** No, I do not think so. I think the CTC would be on to them about that.

Therefore the answer to Senator Steuart's question is that the producer is the beneficiary. The more efficiencies built into the system, the more the freight rate is abated at the quadrennial costing review.

**Senator Steuart:** Returning to the question of variable rates, I know there is a process of hearings which must be gone through, but is it your opinion they might use variable rates as a competitive force?

**Mr. Kroeger:** Yes The scope for them to use variable rates is somewhat limited in the first three years. All they are allowed to do is discount for weekend loadings and seasonal movements. After that they will be able to start offering discounts for multiple car spots, for example. If you accept my premise that grain will now be a desirable commodity for the railways to share, and you have a CN line and a CP line 20 miles apart, then CP will be interested in negotiating some discount arrangements, if it can, with shippers as a way of attracting grain to its line. So there will be a kind of limited play given to market influences under the bill. It will not be as great as it would have been under the system of payments to producers, but there will be some and it will increase over time.

**Senator Roblin:** I followed with interest your description of how prices would come down as a result of the quadrennial review. I do not know whether I will be here four years from now to see whether that happens or not, but I will be pleasantly surprised, if it works quite that way. However, we will argue about that four years from now.

I want to come back to the constant cost item because I want to get some facts in my head. The constant cost allowance is \$116.5 million and that is intended to be 20 per cent of the volume related variable costs, and as those costs change from year to year so will the amount of the cost allowance. I think we can safely say that it will go up. Under questioning, the experts on this subject said that it is all right because these things will move in tandem. I have a hard time accepting that as a total statement of the situation. I don't know whether you

## [Traduction]

compagnies de chemin de fer trouvent une façon plus efficace d'exploiter leur commerce et réduisent leurs coûts, elles peuvent empocher l'argent, jusqu'au prochain examen des coûts qui aura lieu la quatrième année. La quatrième année, la CCT évalue toutes les mesures d'amélioration du rendement qui ont été mises en vigueur par les compagnies de chemin de fer, réduit les tarifs de transport des marchandises en conséquence, et les compagnies de chemin de fer recommencent à chercher des mesures d'efficacité et d'économie dans le cadre de ce barème des tarifs fixes pour le transport des marchandises. Elles peuvent toutefois garder l'argent, pour ainsi dire entre les différents examens des coûts. C'est une forme d'encouragement pour elles.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce qu'elles peuvent tricher la quatrième année?

**M. Kroeger:** Non, je ne crois pas. Je crois que la CCT s'en rendrait compte.

Par conséquent, pour répondre à la question du sénateur Steuart, c'est le producteur qui en profitera. Plus le système est efficace, plus les tarifs de transport des marchandises seront réduits au moment de l'examen quadriennal des coûts.

**Le sénateur Steuart:** Pour en revenir à la question des taux variables, je sais qu'il faut tenir des audiences, mais êtes-vous d'avis que les compagnies pourraient utiliser les taux variables pour être plus concurrentielles?

**M. Kroeger:** Oui. Leur marge de manœuvre pour l'utilisation des taux variables est quelque peu restreinte pour les trois premières années. Elles ne peuvent qu'accorder des escomptes sur les chargements de fin de semaine et les mouvements saisonniers. Ensuite, elles pourront commencer à offrir des escomptes pour l'utilisation de plusieurs wagons, par exemple. Si vous acceptez ma supposition que le grain constituera désormais une marchandise attrayante que les compagnies de chemin de fer voudront se partager, si il y a une voie du CN et une voie du CP à 20 milles l'une de l'autre, le CP sera alors intéressé à négocier des ententes d'escomptes, s'il le peut, avec les expéditeurs pour tenter d'obtenir les contrats pour le transport du grain. Ainsi, le projet de loi permettra un certain jeu restreint pour les forces du marché; pas autant qu'aux termes du système de paiement aux producteurs, mais il y en aura un, et il augmentera avec le temps.

**Le sénateur Roblin:** J'ai écouté avec intérêt votre description de la façon dont les prix seront réduits à la suite de l'examen quadriennal. Je ne sais pas si je serai ici dans quatre ans pour voir si cela se produit ou non, mais je serai agréablement surpris si les choses se passent de cette façon. Toutefois, nous pourrions en discuter dans quatre ans.

Je veux maintenant revenir aux coûts fixes, car je veux obtenir quelques éclaircissements. La contribution aux coûts fixes est de \$116,5 millions, ce qui représente 20 p. 100 des coûts variables afférents au volume et, étant donné que ces coûts varient d'une année à l'autre, le montant de l'allocation changera aussi. Je crois que nous pouvons affirmer qu'il augmentera. Selon l'opinion des experts que nous avons interrogés à ce sujet, tout est bien ainsi parce que ces deux éléments sont complémentaires. J'ai de la difficulté à accepter cette

[Text]

want to make a comment on that matter, but I will go to my other points and you can comment on all of them together.

You say that the constant cost allocation that the railway gets from its non-grain related traffic is 30 per cent. What will happen when they get 20 per cent from the grain movement? Do you suppose that that 30 per cent subsidy might come down? Will there be a decrease in rates? In spite of the fact that you tell us that these constant costs are not a profit, under this setup, if everyone holds still and does not change rates, it flows right through to the bottom line and to that extent it is certainly a profit.

**Mr. Kroeger:** I acknowledge that the constant cost can make a contribution to profit.

**Senator Roblin:** Not only will it make a contribution to profits, it will make a very big one. I am not saying that that is not the name of the exercise, because maybe it is. It strikes me that the railways will say, "Look, we have \$116 million besides the rest of what we will be getting." You can bet, for example, the Japanese will be after the railways with regard to their coal rates, saying, "Reduce your costs because you are getting this deal from the Government of Canada." So one of the advantages to the railways is that this \$116 million will flow through to other rail movements. Perhaps that is a good thing; I do not know, but we should recognize the probability of that happening.

**Mr. Kroeger:** The answer to the question of what will happen to other shippers and the contribution to constant costs made by other shippers will depend on the market. During a recession or when there is pressure on the market for Canadian coal to Japan, the railways will perhaps have a choice. They can cut their rates and keep on moving coal, though they will not make very much money, or they can stick to the rate and not move coal at all. Historical evidence suggests that, given the choice, the railways will cut their rates and keep moving the coal as long as they make something out of it.

**Senator Roblin:** But if you follow that idea through to its logical conclusion and ask yourself how they are able to do it, it is because the farmers are paying more.

**Mr. Kroeger:** That is one way. Certainly, the effects of Bill C-155 in ending the loss of some hundreds of millions per year to the railways will give them greater fiscal flexibility. They will be in a better position to offer discounts and to take risks in terms of offering developmental rates. If, for example, someone wanted to start up a new coal mine or plant of some kind, they could say, "We will give you a discount rate for the first five years to get you started," whereas, with the kinds of losses they have been taking on grain, they have been more

[Traduction]

assertion comme une description globale de la situation. Je ne sais pas si vous voulez faire une observation à ce sujet, mais je vais passer aux autres points que j'aimerais soulever et vous pourrez faire des commentaires sur toutes les questions en même temps.

Vous dites que la contribution versée aux compagnies de chemin de fer pour les coûts fixes en ce qui concerne le transport de produits autres que le grain est de 30 p. 100. Qu'arrivera-t-il lorsque ces compagnies recevront 20 p. 100 pour le mouvement du grain? Pensez-vous que la subvention de 30 p. 100 sera réduite? Y aura-t-il une diminution des taux? Malgré le fait que vous nous dites que ces coûts fixes n'engendrent pas de profits, aux termes de cet arrangement, si les taux ne changent pas, il est évident qu'en fin de compte, cela contribuera certainement à augmenter les profits.

**M. Kroeger:** J'admets que les coûts fixes peuvent contribuer à accroître les profits.

**Le sénateur Roblin:** Non seulement contribueront-ils à augmenter les profits, mais ils entraîneront des profits considérables. Je ne peux pas dire le contraire, parce que c'est peut-être le cas. Aussi les compagnies de chemin de fer pourront-elles dire qu'elles obtiennent \$116 millions, sans compter ce qu'elles recevront en plus. On pourrait parier, par exemple, que les Japonais tenteront de convaincre le CN de réduire les taux pour le transport du charbon en lui disant qu'il peut le faire puisqu'il reçoit cette subvention du gouvernement du Canada. Donc, l'un des avantages que pourront en retirer les compagnies de chemin de fer est que ce montant de \$116 millions servira au transport d'autres produits. C'est peut-être une bonne chose; je ne le sais pas, mais nous devons reconnaître cette possibilité.

**M. Kroeger:** Quant à savoir ce qui arrivera aux autres expéditeurs et à la contribution aux coûts fixes faite par ces derniers, tout dépendra du marché. S'il y a une récession, ou des pressions de la part du Japon sur le marché canadien pour obtenir du charbon, les compagnies de chemin de fer auront peut-être un choix. Elles pourront réduire leurs taux et continuer à transporter le charbon même si les profits qu'elles réalisent ne sont pas très élevés, ou maintenir leurs taux et ne pas transporter de charbon du tout. L'expérience indique que face à un tel choix, les compagnies de chemin de fer réduiront leurs taux et continueront à transporter le charbon tant qu'elles réaliseront des profits, aussi faibles soient-ils.

**Le sénateur Roblin:** Mais si vous continuez dans la même ligne de pensée pour en arriver à une conclusion logique et que vous vous demandez comment elles pourront le faire, c'est parce que les agriculteurs devront payer davantage.

**M. Kroeger:** Voilà un moyen. Certes, le fait que le projet de loi C-155 mettra fin à la perte de quelque centaines de millions de dollars par année que subissent les compagnies de chemin de fer permettra à celles-ci une plus grande souplesse sur le plan de la fiscalité. Elles seront dans une meilleure situation pour offrir une réduction des taux et courir des risques en offrant des taux spéciaux pour les nouvelles entreprises, par exemple, l'exploitation d'une mine de charbon ou l'établissement d'une usine. Ainsi, les compagnies de chemin de fer



[Text]

constrained. The other effect of the enhanced level of compensation is that it improves the railways' ability to invest and expand their capacity.

**Senator Roblin:** I do not quarrel with any part of what you have just said; I think it is highly desirable. However, I cannot help observing that the rigidities introduced here seem to be with respect to the movement of grain. The rest of the commodities will be freed up and a little more flexible. Perhaps you are saying that the farmers have had it too good for too long and it is time that they were mouse-trapped into this thing; but it seems to me that the rigidities will now be reflected in grain, and that will be the stabilizing factor.

**Mr. Kroeger:** I am not sure what construction I should place on the term "rigidities". There is no question that this is a heavily regulated system. It is so because of the almost universal demand by grain producers in Western Canada that they have statutory protection, that they not be left at the mercy of the market. So you have to have a controlled rate approach; in effect, the government is saying that, although there will no longer be a statutory rate in the sense of having to go to Parliament every year to change the freight rate, there will be a statutory framework for rate determination. In that sense it is a rigid system. The only flexibility in the whole bill is found in clauses 45, 46 and 47 which provide for certain kinds of discounting.

In terms of whether grain will now be making a disproportionate contribution to the railways' revenues, the best assessment that we were able to make is that it probably will not, because, even with a 20 per cent contribution to constant costs from grain, it will be less than the contribution made by most other commodities. So grain will certainly be contributing to railway revenues as opposed to generating losses in the future, but the underlying assessment of the bill is that that contribution will not be excessive. However, it is a matter of judgement.

**The Chairman:** If there are no further questions on this section we will move to Part III on page 28, "Government Payments."

**Senator Steuart:** Subclause 54(1) in dealing with CN adjustments says that:

"CN adjustment", in respect of any crop year, means the amount paid to the Canadian National Railway Company in respect of that crop year pursuant to section 56;

If you look at clause 56, it covers adjustments to the CN for extra mileage and so on. Then there seems to be a kind of catch-all in some of the subclauses, such as subclause (2), where it says in the last three lines:

[Traduction]

pourraient offrir de leur accorder une réduction des taux pendant les cinq premières années pour les aider à démarrer. Actuellement, elles agissent sous la contrainte, face aux pertes qu'elles subissent pour le transport du grain. L'autre effet de la hausse de l'indemnité sera d'accroître la capacité des compagnies de chemin de fer à investir et à prendre de l'expansion.

**Le sénateur Roblin:** Je ne conteste aucune de vos assertions et je suis d'avis que c'est hautement souhaitable, mais je ne peux m'empêcher d'observer le manque de souplesse concernant le mouvement du grain. Les autres produits n'étant pas assujettis à des restrictions, on aura donc plus de souplesse. Peut-être voulez-vous dire que les agriculteurs ont profité de conditions trop avantageuses pendant trop longtemps, et qu'il est temps d'y mettre fin. Mais il me semble que ce manque de souplesse affectera maintenant le mouvement du grain, ce qui représentera un facteur de stabilisation.

**M. Kroeger:** Je ne sais pas quelle importance on doit accorder au «manque de souplesse». Il n'y a aucun doute qu'il s'agit d'un système fortement réglementé. Cela vient de la demande presque unanime des producteurs de grains de l'Ouest du Canada qui veulent être protégés par une loi, et de ne pas être laissés à la merci du marché. Il faut donc envisager un contrôle des taux; en fait, ce que le gouvernement prévoit à cet égard, c'est que même s'il n'y aura plus de taux imposés, c'est-à-dire qu'il ne sera pas nécessaire de s'adresser au Parlement chaque année pour modifier le tarif de transport, il y aura un cadre statuaire pour déterminer les taux. Dans ce sens, il s'agit d'un système rigide. Les seules dispositions du projet de loi qui sont souples se trouvent aux articles 45, 46 et 47, qui prévoient certaines réductions des taux.

En ce qui concerne le fait que l'indemnité versée aux compagnies de chemins de fer pour le transport du grain contribuera maintenant de façon disproportionnée à leurs recettes, la meilleure évaluation que nous avons pu faire de la situation est que ce sera peu probable, étant donné que même une contribution de 20 p. 100 aux coûts fixes pour le transport du grain est inférieure à celle de la plupart des autres produits. Donc, le transport du grain contribuera certainement aux recettes des compagnies de chemins de fer par opposition aux pertes qu'elles pourraient subir, mais il est sous-entendu dans le projet de loi que cette contribution ne sera pas excessive. Toutefois, c'est une question de jugement.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions concernant cet article, nous passerons à la Partie III, à la page 28 «Versements de l'État».

**Le sénateur Steuart:** Selon le paragraphe 54(1), l'indemnité CN est le:

Montant versé à la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada pour une campagne agricole en vertu de l'article 56.

L'article 56 concerne les montants supplémentaires à verser au titre de l'indemnité CN pour l'excédent de distance, etc. Puis le projet de loi contient certaines dispositions omnibus dans les paragraphes qui suivent, comme le paragraphe (2), dans les trois dernières lignes:



[Text]

—if the Minister deems it appropriate, the recommended additional amounts shall be paid as part of the CN adjustment.

Then subclause (5) reads:

For the purpose of determining the additional amounts referred to in subsection (2), the Commission may take into account, in addition to distance, any factor that in its opinion may be relevant.

Is this a cute way of the government protecting the CNR? The CNR, the peoples' railway, have come in with higher figures almost everywhere: Higher than the CPR, for example; higher than Snavely and higher than anyone else. Would this be an opening where the commission or the government, or a combination of both, could decide that, if there was a lot of competition and the CNR was not as keen on the competition, that would be one way of making an adjustment to them to make up for the more vigorous competition of the CPR? If this happened, this would mean that the farmers, in turn, would pay that additional payment, or portions of it. Has anyone raised that point, or does anyone know anything about it?

**Mr. Kroeger:** Yes. This has been the subject of extensive discussion. In answering Senator Steuart's question, I should begin by giving a brief explanation of what the CN adjustment is, and why it is there. CN incurs certain extra costs. For hauling grain from Edmonton to Prince Rupert, it has to carry that grain for an extra 192 miles for the same rate that it would receive if—

**Senator Steuart:** From where? From Prince Rupert to where?

**Mr. Kroeger:** From Edmonton to Vancouver, the CN would be paid a certain amount for carrying a tonne of grain. It gets an identical amount for carrying the same tonne of grain from there to Prince Rupert, although Prince Rupert is a further 192 miles; so that is an extra cost, and the equalization as between the two ports is deliberate. There is nothing CN can do about that. It is a government policy decision, if I may put it that way.

Similarly, CN carries grain to Churchill on that line, and the costs of that we estimate are a couple of dollars a tonne higher than the normal cost of moving grain. There are, therefore, certain of these factors which are beyond CN's control which make its costs higher than those of CP. The CN adjustment is not a charge to producers; the CN adjustment is a way of balancing returns to the two railways within a defined level of compensation.

**Senator Steuart:** I am sorry; could you repeat that last sentence?

**Mr. Kroeger:** Perhaps I should explain that further. I said earlier that the bill provides for an average system of freight rates. An average approach to compensation is adopted and a rate per tonne is struck and that is the rate for a particular year, depending on overall railway costs. However, if CN and CP both got the average rate, in effect CN would be under-compensated and CP would be over-compensated, because CP's costs are below the average, since they do not have to go

[Traduction]

si le ministre l'estime indiqué, les montants supplémentaires sont versés au titre de l'indemnité CN.

et le paragraphe (5):

La Commission peut, pour la détermination des montants supplémentaires visés au paragraphe (2), tenir compte, en plus de la distance, des données de coûts qu'elle estime indiquées.

N'est-ce pas une bonne façon pour le gouvernement de protéger le CN? Dans les rapports du CN, les résultats sont meilleurs dans presque tous les secteurs, que ceux du CP, par exemple. Serait-ce un moyen pour la commission ou le gouvernement, ou les deux, de décider que, si la concurrence était forte et que le CN ne s'en était pas bien tiré, une indemnité constituerait un bon moyen de faire face à une concurrence plus grande de la part du CP? Dans ce cas, les agriculteurs devraient, à leur tour, payer des montants supplémentaires, ou du moins une certaine partie. Quelqu'un a-t-il déjà soulevé cette question ou est-il au courant?

**M. Kroeger:** Oui. Cette question a fait l'objet d'une longue discussion. En répondant à la question du sénateur Steuart, je devrais commencer par donner une brève explication sur l'indemnité CN et la raison de cette indemnité. Le CN assume certains coûts supplémentaires. En ce qui concerne le mouvement du grain d'Edmonton à Prince Rupert, il y a un excédent de 192 milles et il doit le transporter au même taux qu'il recevrait si...

**Le sénateur Steuart:** De quel endroit? De Prince Rupert à quel endroit?

**M. Kroeger:** D'Edmonton à Vancouver, le CN recevrait un certain montant par tonne de grain. Il reçoit le même montant pour le transport de la même tonne de grain jusqu'à Prince Rupert, même s'il y a un excédent de 192 milles, ce qui représente donc un coût supplémentaire, et cette péréquation est voulue. Le CN n'y peut rien. C'est une décision de principe, du gouvernement, si je puis m'exprimer ainsi.

De même, le CN transporte le grain à Churchill sur la même ligne, et il en coûte environ 2 \$ la tonne de plus. Il y a donc certains facteurs qui échappent au contrôle du CN qui contribuent à rendre ses coûts plus élevés que ceux du CP. Les montants supplémentaires versés au titre de l'indemnité CN ne constituent pas des frais pour les producteurs; l'indemnité CN est un moyen d'équilibrer les recettes des deux compagnies de chemin de fer.

**Le sénateur Steuart:** Je m'excuse, pourriez-vous répéter la dernière phrase?

**M. Kroeger:** Je pourrais peut-être donner plus de précisions. Comme je l'ai dit plus tôt, le projet de loi prévoit un système établissant une moyenne des taux de transport et des versements et établit un taux pour le mouvement d'une tonne de grain, et c'est le taux en vigueur pour une année donnée, compte tenu des coûts globaux des compagnies de chemin de fer. Toutefois, si le CN et le CP atteignent tous deux le taux moyen, en fait, le CN recevrait moins et le CP, plus, parce que

*[Text]*

that extra 192 miles, et cetera, and CN's costs, for reasons beyond its control, are above the average.

I can illustrate that with some simple figures. Say the total cost of moving grain in a year is \$765 million; you will recall that I said that the way you strike the multiple that you apply to that rate scale in schedule 2 is by dividing the total cost by what the Crow revenue would have been. The Crow revenues are about \$150 million; so if you say the total costs are \$765 million and divide that by \$150 million, you come up with a figure of \$5.1. You then apply that figure to your freight rate and take that average freight rate for the Crow, which is \$4.89; multiply that by \$5.1 and you get revenue to the railways of \$24.94. If that was then left as it was, CP would be getting too much money and CN would not be getting enough. You then look at these additional costs incurred by CN. We have calculated those at \$15 million—and this incidentally is the right order of magnitude. The bill says, I think, that it is \$14 million for 1983/84. Let me call it \$15 million. CN's extra costs, therefore, are \$15 million, so, under the financial formula in the bill, you take the total costs of \$765 million, subtract the \$15 million and set it aside for the moment. You are left with \$750 million and you then divide that by \$150 million and your multiple is then \$5; not \$5.1. A multiple of \$5 applied to \$4.89 gives you not \$24.94 but \$24.45. That difference of \$.49 a tonne is the discrepancy in compensation that would apply, if you did not have a CN adjustment. Therefore that \$15 million which has been set aside is paid direct to CN and then the average freight rate is struck in the normal way. I do not know whether I have covered all the points in Senator Steuart's question. I perhaps got a little caught up in my arithmetical example.

**Senator Steuart:** I think you have explained very clearly how the difference is arrived at. CN is at a disadvantage through no fault of its own. I can see that and I can fully understand your explanation. That can be calculated and is very real. They know the difference in the distance and they know the amount, so they can make the adjustment. Why, then, is it necessary in subsection (5) to say:

For the purpose of determining the additional amounts referred to in subsection (2), the Commission may take into account, in addition to distance, any factor that in its opinion may be relevant.

How is that one arrived at?

**Mr. Kroeger:** These clauses reflect the very detailed discussions and arguments we had in the legislative task force with the two railways and the shippers present. If I could put it this way, let me say that clause 56(3) is the CN clause and clause 56(5) is the CP clause. 56(3) says that, if the commission has taken into account—

**Senators Steuart:** 56(3)?

**Mr. Kroeger:** Yes, 56(3) says that after the commission has taken into account some of these port equalization factors, then in calculating the CN adjustments you can take account

*[Traduction]*

les coûts du CP sont inférieurs à la moyenne, étant donné que cette compagnie n'a pas l'excédent de 192 milles, etc., et les coûts du CN, pour des raisons hors de son contrôle, sont supérieurs à la moyenne.

Je peux vous illustrer ces faits simplement avec des chiffres. Si le coût total du mouvement du grain au cours d'une année est de \$765 millions, et vous vous souvenez que la façon de trouver le multiple qui s'applique au barème de référence à l'annexe 2 est de diviser le coût total par le montant que représenteraient les recettes aux termes du Nid-de-Corbeau. Ceux-ci sont d'environ \$150 millions, donc que le total des coûts est de \$765 millions et qu'on le divise par \$150 millions, on obtient le montant de 5.1. On applique alors ce montant au taux de transport et on prend le taux moyen du Nid-de-Corbeau qui est de \$4,89; on multiplie ce chiffre par 5,1 \$ et on obtient des recettes de \$24.94 pour les compagnies de chemin de fer. Si on tenait compte de ce chiffre, le CP recevrait trop, et le CN, pas assez. Puis prenons les coûts supplémentaires assumés par le CN. Ils s'élèvent à \$15 millions. Selon le projet de loi, il s'agissait de \$14 millions pour l'année 1983-1984. Permettez-moi de l'arrondir à \$15 millions. Les coûts supplémentaires pour le CN atteindraient donc \$15 millions, alors selon la formule énoncée dans le projet de loi on soustrait les \$15 millions, du coût total de \$765 millions, et on met ce montant de côté pour le moment. Il reste \$750 millions que l'on divise par \$150 millions, et le multiple est alors \$5 et non 5,1 \$. Un multiple de \$5 appliqué à 4,89 \$ ne donne pas 24,94 \$, mais 24,45 \$. La différence de \$.49 la tonne représente l'écart qui existerait dans les versements s'il n'y avait pas l'indemnité CN. Par conséquent, les \$15 millions qui ont été mis de côté sont versés directement au CN, ce qui donne un taux moyen normal de transport. Je ne sais pas si j'ai répondu complètement à la question du sénateur Steuart. Je me suis peut-être un peu trop laissé emporter dans mes calculs.

**Le sénateur Steuart:** Je crois que vous avez expliqué très clairement la façon dont on arrive à cette différence. Le CN est désavantagé sans qu'il en soit responsable. Je saisis très bien votre explication. Ce sont les faits. On connaît la distance supplémentaire et le montant, donc il peut y avoir un rajustement. Pourquoi alors, est-il nécessaire de préciser au paragraphe 5:

La Commission peut, pour la détermination des montants supplémentaires visés au paragraphe (2), tenir compte, en plus de la distance, des données de coûts qu'elle estime indiquées.

Comment en est-on arrivé à cela?

**M. Kroeger:** Ces dispositions découlent des discussions et des débats que le groupe de travail a eu avec les deux compagnies de chemins de fer et les expéditeurs. Si je puis m'exprimer ainsi, permettez-moi de dire que le paragraphe 56(3) est celui du CN, et le paragraphe 56(5), celui du CP. Selon le paragraphe 56(3), si la commission tient compte...

**Le sénateur Steuart:** 56(3)?

**M. Kroeger:** Oui, selon le paragraphe 56(3), après que la commission a tenu compte des facteurs de péréquation concernant en calculant l'indemnité CN, elle peut aussi examiner



## [Text]

of other things. It has, of course, to go to the minister and he has to agree that it was right to take account of those things; so the bill tries not to make it too easy to add on the CN adjustment, but it opens the door a crack.

The point is that at the present time CN's lines are mostly in the northern part of the prairies. That is barley country and therefore lighter-weight grain, and the number of tonnes of barley that you can get into a hopper car is not as great as the number of tonnes of wheat; so CN says, "We do not get as much return per hopper car of grain as CP does." Whether you can calculate that or not, I am not sure, but, if you can, that is the clause under which you do it.

Similarly, CN says that right now on their branch lines they have a lot of light-weight rail, therefore they cannot load their hopper cars fully; so once again they are incurring a cost and are not getting as much compensation for that as they should, and the CTC ought to take that into account. However, that is not a factor which is going to remain constant, because, with the branch-line rehabilitation program, heavier-weight rail is being installed on the CN lines. So one day that disability CN is under at the present time will disappear, and the CTC could again correct for that if it actually turned out to be worth including.

In any event, 56(3), which I have described as the CN clause, allows those sorts of factors to be assessed and taken to the minister and, if he agrees, then the CTC can take them into account.

Clause 56(5) is the CP clause and subclause (5) reflects a valid argument that CP made, which was that distance is not the only thing that is relevant in terms of the haul from the prairies to Vancouver. CP have steeper grades. CN goes down the mountain valleys and there is nowhere that CN has a grade that is higher than one per cent. Some of CP's grades are 2.5 per cent, so CP say that it is not fair just to calculate for the extra distance; that we must take into account that CP have a much more difficult situation in that they have three ranges of mountains to cross and so on and so forth. Again, subclause (5) allows CTC to take that kind of factor into account. What all of that will come to I am not sure, but it did seem rational to provide for as much precision as might be attainable, and leave it to the CTC to judge what really is attainable.

However, I do want to get back to my original point, that clause 56 in total is simply a way of balancing revenues between the two railways and in itself has no effect on costs to producers.

**Senator Steuart:** I would think that with modern computers it would be easy to calculate the load that they would carry off a branch line. I do not understand why they would have to leave it in their opinion. However, I understand what you are saying. You do not feel that this can be used to compensate the CNR if, in fact, competition is pretty brisk between points and they fail to meet the competition.

## [Traduction]

d'autres facteurs. Il faut évidemment consulter le ministre, et celui-ci doit donner son approbation, donc le projet de loi ne favorise pas trop le fait de tenir compte d'autres facteurs pour l'indemnité CN, mais il entrouvre la porte.

Le fait est qu'à l'heure actuelle, que les lignes de chemins de fer du CN sont, pour la plupart, dans la partie nord des Prairies. C'est une région où l'on cultive l'orge et comme ce grain est plus léger, le nombre de tonnes d'orge que peut contenir un wagon—trémie n'est pas aussi élevé que celui de tonnes de blé, et le CN prétend donc qu'il n'a pas un rendement aussi élevé par wagon—trémie que le CP. Je ne sais pas si l'on peut en tenir compte dans les calculs, et le cas échéant, ce serait aux termes de cet article.

De même, le CN prétend qu'actuellement, une grande partie des rails de ses embranchements sont de métal léger, et que par conséquent, il ne peut remplir ses wagons—trémie à pleine capacité; donc ici encore il assume des coûts et ne reçoit pas une indemnité aussi élevée qu'il le devrait et la C.C.T. devrait en tenir compte. Toutefois, ce n'est pas un facteur constant, étant donné qu'aux termes du programme de rénovation des embranchements, des rails de métal plus lourd seront installés sur les lignes du CN, donc un jour, cet inconvénient auquel il fait face actuellement disparaîtra, et la C.C.T. pourrait encore une fois corriger cette situation, si en réalité elle estime qu'il vaut la peine d'en tenir compte.

De toute façon, le paragraphe 56(3), que j'ai décrit comme celui du CN, permet de considérer divers facteurs et à la demande du ministre, la C.C.T. peut en tenir compte.

Le paragraphe 56(5), qui est celui du CP, reflète un argument valable présenté par le CP selon lequel la distance n'est pas le seul facteur pertinent en ce qui concerne le transport des Prairies à Vancouver. Le CP a des déclivités plus fortes. Les lignes du CN sillonnent les vallées et en aucun endroit elles n'ont une déclivité plus forte que 1 p. 100. Certaines des déclivités du CP atteignent 2,5 p. 100; le CP peut donc prétendre qu'il n'est pas juste de calculer seulement la distance supplémentaire, qu'il faut tenir compte du fait qu'il a un trajet beaucoup plus difficile étant donné qu'il doit traverser trois chaînes de montagne, ainsi de suite. Ici encore le paragraphe 5 prévoit que la C.C.T. peut tenir compte de pareils facteurs. Que va-t-il en sortir, je n'en suis pas très sûr, mais il semble logique de prévoir les différentes situations avec autant de précision que possible et de laisser la C.C.T. décider de ce qui en réalité est raisonnable.

Toutefois, je veux revenir au premier point que j'ai soulevé, soit que l'article 56 ne représente dans l'ensemble qu'une façon d'équilibrer les recettes entre les deux compagnies de chemins de fer et ne pose aucun risque d'augmentation des coûts des producteurs.

**Le sénateur Steuart:** Je suis d'avis qu'il serait facile, à l'aide des ordinateurs modernes, de calculer le chargement qu'ils auraient à transporter. Je ne comprends pas pourquoi ce serait laissé à leur discrétion. Toutefois, je comprends votre point de vue. Vous n'êtes pas d'avis que l'on devrait tenir compte de ce facteur pour indemniser le CN si, en fait, la concurrence est assez forte et que le CN ne s'en tire pas bien.



[Text]

**Mr. Kroeger:** As long as the CTC pursues quite a restrictive approach and are not too generous in calculating the size of the CN adjustment, then it should not impact on charges to producers. The intent is that CTC should pursue a fairly restrictive approach in keeping the pressure on CN to keep its costs down.

**Senator Steuart:** I presume that all these figures would be in front of the commission with representation by all the shippers and farmers.

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Steuart:** Would the Canadian Grain Transport Board be able to look at those figures?

**Mr. Kroeger:** There would be costing information provided to the Seed and Grain Transportation Committee as well. It would be for the CTC to judge exactly what kind of process they wanted to go through in calculating the CN adjustment. They might choose to consult.

**Senator Steuart:** But they do not have to.

**Mr. Kroeger:** I do not believe there is a requirement.

**Senator Steuart:** Would the CTC make those figures public so they could be scrutinized? Do they operate like a crown corporation?

**Mr. Kroeger:** The CTC is an independent regulatory commission and it is at arm's length from the government, although the Cabinet does have the power to overrule the CTC's decisions. They have a highly expert staff.

**Senator Steuart:** Are they scrutinized publicly by anyone besides the Cabinet?

**Mr. Kroeger:** Some of the CTC's decisions are arrived at after public hearings. For example, Senator Roblin and I were discussing earlier the CTC's intention to hold public hearings about the cost of capital. That will involve bringing a certain amount of costing information out in the public domain. There is some costing information which the railways regard as confidential, in the same way that any business would regard information about its costs as confidential. The CTC holds certain kinds of railway information in confidence and does not make it public.

**Senator Steuart:** I always thought that once you got into the public purse you lost your virginity.

**Mr. Kroeger:** I do not think so in the case of the CTC.

**Senator Roblin:** Mr. Chairman, it would be helpful to me if the witness could give us a list of what I call "unfinished business" in this bill. There are a number of different kinds of reviews and I cannot keep them in mind. Perhaps he could briefly list them for me. For example, I think it is proposed that there should be a re-examination of who gets the Crow money. I should like to have a list of what I call the unfinished business, the reviews or whatever, contained in this bill.

**Mr. Kroeger:** I may be able to deal with Senator Roblin's question on the spot, and if I miss something and we identify

[Traduction]

**M. Kroeger:** Tant que la C.C.T. adoptera une attitude restrictive et qu'elle ne sera pas trop généreuse dans son calcul de l'indemnité du CN, il ne devrait pas y avoir d'incidence sur les frais des producteurs. La C.C.T. devrait donc continuer à adopter cette attitude restrictive tout en exerçant des pressions auprès du CN pour qu'il maintienne ses coûts à un bas niveau.

**Le sénateur Steuart:** Je suppose que tous ces chiffres sont dans les mains de la Commission ainsi que les recommandations présentées par tous les expéditeurs et les agriculteurs.

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Steuart:** Le Comité du transport du grain pourrait-il examiner ces chiffres?

**M. Kroeger:** Des renseignements sur les coûts de production seraient aussi fournis au Comité du transport du grain. La C.C.T. devrait établir le processus à adopter pour le calcul de l'indemnité CN. Elle pourrait choisir d'avoir recours à des consultations.

**Le sénateur Steuart:** Mais elle n'est pas tenue de le faire.

**M. Kroeger:** Je ne crois pas qu'elle y soit tenue.

**Le sénateur Steuart:** La C.C.T. publierait-elle ces chiffres afin qu'ils fassent l'objet d'un examen minutieux? Fonctionne-t-elle comme une société de la Couronne?

**M. Kroeger:** La C.C.T. est un organisme de réglementation indépendante et elle n'a pas à transiger avec le gouvernement, même si le conseil des ministres a le pouvoir d'annuler ses décisions. Elle a un personnel hautement spécialisé.

**Le sénateur Steuart:** Fait-elle l'objet d'un examen rigoureux de la part de quiconque, autre que le cabinet?

**M. Kroeger:** Certaines des décisions de la CCT sont prises après la tenue d'audiences publiques. Ainsi, le sénateur Roblin et moi-même avons discuté plus haut de l'intention de la CCT de tenir des audiences publiques sur les coûts en capital. Aussi certains renseignements sur l'établissement des coûts de production seront-ils connus du public. Certains de ces renseignements sont considérés comme confidentiels par les compagnies de chemins de fer, comme c'est le cas pour toute autre entreprise d'ailleurs. La CCT garde confidentiels certains renseignements sur les sociétés ferroviaires, c'est-à-dire qu'elle ne les rend jamais publics.

**Le sénateur Steuart:** J'ai toujours pensé qu'une fois qu'on a eu affaire au secteur public, on perd son indépendance.

**M. Kroeger:** Je ne crois pas que ce soit le cas de la CCT.

**Le sénateur Roblin:** Monsieur le président, cela m'aiderait beaucoup si le témoin nous donnait une liste des dispositions du projet de loi qu'à mon sens, nous n'avons pas suffisamment étudiées. Il est question d'un certain nombre d'examen et je ne peux pas me les rappeler tous. Il pourrait peut-être me les énumérer brièvement. Par exemple, on propose un réexamen de la liste de ceux qui vont obtenir la subvention du Nid-de-Corbeau. J'aimerais avoir une liste de ce que j'appellerais le «travail à terminer», c'est-à-dire les examens prévus dans le projet de loi.

**M. Kroeger:** Je vais peut-être pouvoir répondre à la question du sénateur Roblin dès maintenant, mais si quelque chose

*[Text]*

that later I will report back to the committee. The main items scheduled for review are those set out in clause 59. Subclause (a) of that clause is essentially the producer's share of the freight rates in relation to its ability to pay. Subclause (b) is the method of payment which, in the debates of the past 15 months, has clearly emerged as a leading issue. Respecting subclause (c), members of the committee will remember that I talked about the three-year trial period to ascertain what kind of system of awards and sanctions might be practical.

**Senator Roblin:** This is against the railways?

**Mr. Kroeger:** It might apply to other system participants such as the Canadian Wheat Board, the Grain Commission and the wheat pools.

**Senator Roblin:** Is this an attempt to put back into the bill all those natural economic forces that were carefully screened out?

**Mr. Kroeger:** Perhaps a proxy for economic forces, Mr. Chairman.

Before moving from what is called in the bill a notional system to a system with teeth, as provided for in clause 21 of the bill, there would have to be a review of how the notional system would work out and whether it was really advisable to go on with the real system.

Then, there is the whole rate-setting mechanism which is referred to in subclause 59(d). This is a rather extensive subclause, applying to sections 41 to 53. It is the whole regulatory regime on exactly how to strike a freight rate. Although subclause (d) does not make explicit reference to it, very likely something that will get extensive scrutiny will be variable rates—the rate discounting which is provided for in clauses 45, 46 and 47 because of the sensitivity of that question in Western Canada. Again, there is a limitation on what kind of rate discounts you can have until 1985-86. Those go up for review in 1985-86.

**Senator Roblin:** Do all these things come into play in 1985-86?

**Mr. Kroeger:** After 1985-86. You have the three-year trial period.

In addition to what is provided in the bill, there are two or three things that I could touch on. One of them is the CTC's hearings on the cost of capital. Actually, there are three things because there was an amendment to those clauses on rate setting which includes an examination of whether the 20 per cent contribution to the cost of capital is appropriate. I am told that that is clause 38(4), which I think appears on page 21 of the bill. An amendment was made to the bill in the house committee requiring the CTC to take a look at whether a 20 per cent contribution is the right one. This responds to some of the doubts Senator Roblin expressed about whether 20 per cent will always be the right figure. It also provides the CTC with some objectives to be guided by in deciding what the

*[Traduction]*

m'échappe et que nous nous en rendions compte plus tard, j'en ferais rapport au Comité. Les principaux mécanismes qu'on prévoit examiner régulièrement sont prévus à l'article 59. L'alinéa *a*) porte surtout sur la partie des coûts de transport supportée par les producteurs, compte tenu de leurs aptitudes à les assumer. L'alinéa *b*) prévoit la formule de paiement qui est nettement apparue comme une question d'importance majeure lors des débats des quinze derniers mois. Quant à l'alinéa *c*), les membres du Comité se souviendront que j'ai parlé d'une période d'essai de trois ans qui nous permettrait de déterminer quelles mesures d'incitation et de dissuasion pourraient se révéler pratiques.

**Le sénateur Roblin:** A l'égard des sociétés ferroviaires?

**M. Kroeger:** Elles pourraient s'appliquer à d'autres intervenants dans le système, notamment la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et les pools de producteurs de blé.

**Le sénateur Roblin:** Cet alinéa vise-t-il à remettre dans le projet de loi tous les facteurs économiques naturels qui en avaient été soigneusement éliminés?

**M. Kroeger:** Il les remplace peut-être dans une certaine mesure, monsieur le président.

Avant de passer de ce qu'on appelle dans le projet de loi un système notionnel au système plus rigoureux qui est prévu à l'article 21, je voudrais revoir comment le système notionnel fonctionnerait et savoir s'il est vraiment souhaitable d'aller de l'avant avec le système réel.

Ensuite, il y a tout le mécanisme d'établissement des taux prévus à l'alinéa *d*). Cet alinéa est assez vaste. Comme on peut le voir, il s'applique aux articles 41 à 53. Il s'agit de tout le régime de régularisation de l'établissement d'un taux de transport. Bien que l'alinéa *d*) n'en fasse pas implicitement état, il est très probable que la question des taux variables—la réduction des taux—qui est prévue aux articles 45, 46 et 47, fera l'objet d'une étude exhaustive en raison du caractère épineux de cette question dans l'Ouest. A cet égard, il y a également une limite à la mesure dans laquelle on pourra réduire les taux d'ici 1985-1986. Ces derniers feront l'objet d'une révision cette année-là.

**Le sénateur Roblin:** Est-ce que tous ces mécanismes vont entrer en jeu en 1985-1986?

**M. Kroeger:** Après 1985-1986. Il y a une période d'essai de trois ans.

En plus de ce qui est prévu dans le projet de loi, il y a deux ou trois choses dont je pourrais parler. D'abord, les audiences de la C.C.T. sur le coût des capitaux. En fait, il y a trois sujets que je pourrais aborder parce qu'on a amendé les dispositions relatives à l'établissement des taux afin de voir si la contribution de 20 p. 100 au coût des capitaux est suffisante. On m'a dit que cet amendement figure au paragraphe 38(4) qui est à la page 21 du projet de loi, je crois. Le comité de la Chambre a apporté un amendement au projet de loi demandant à la C.C.T. de voir si une contribution de 20 p. 100 suffirait. La raison d'être de cet amendement est que le sénateur Roblin doutait que le chiffre de 20 p. 100 soit toujours le bon. L'amendement fixe également à la C.C.T. quelques objectifs



## [Text]

contribution should be. The point of giving them objectives is that the right level of contribution depends on what you are trying to accomplish. So this specifies what we are trying to accomplish and then invites the CTC to judge the 20 per cent contribution. Those are two.

The third point is that the Minister of Transport in committee, and later by way of a proposed amendment in the house, suggested the appointment of what I will call a task force with powers under the Inquiries Act to look in depth at some aspects of the questions with regard to the method of payment. The intent is that that task force would go to work as of April 1, 1984—less than six months from now. It would have 12 months to carry out its work and it would report by April 1, 1985. That examination of the method of payment is intended to provide a kind of base of data and analysis which can then be used in the 1985-86 review.

**Senator Roblin:** That is sort of a pre-study, as we say in the Senate?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir. I suppose the kind of distinction one could make is that that task force would do analytical work. It would establish factual material and I think it would present its conclusions.

On the other hand, the 1985-86 review will not be a wholly clinical affair. It will be a negotiation. In fact, it might be called a "consultation" in the same way that what Dr. Gilson carried out involved an intensive process of argument, compromise and the giving of ground by various contending parties in order to arrive at a common formula. The 1985-86 review will likely be a small "p" political process as distinct from the fact-finding and analytical character of the work to be done in 1984-85.

**Senator Roblin:** Do you expect that that review will be able to deal with questions such as this volume cap, this inflationary cap and this 10 per cent net?

**Mr. Kroeger:** I think those types of questions would be examined during the 1985-86 review under clause 59(a). The task force I am referring to would deal only with the very contentious question of the method of payment: who gets the government's money and how? I think there was a feeling that we really did not have enough time to deal with that one adequately in the period between Dr. Gilson's report and the presentation of the bill. With more analysis and more discussion with some of the groups which were worried about the effects of a system of producer payments it may be possible to provide assurances and find solutions. There was not time in the Gilson process, and there turned out not to be enough time to deal with some of the apprehensions during the period after the government statement of February 1, 1983.

**Senator Steuart:** With respect to the review, clause 59 reads in part:

## [Traduction]

dont elle pourra s'inspirer lorsqu'elle décidera quelle devrait être la contribution. Si on lui a fourni des objectifs, c'est que l'ampleur de la contribution dépend de ce qu'on veut accomplir. L'amendement précise ce que nous voulons accomplir et invite la C.C.T. à se prononcer sur le bien-fondé de la contribution de 20 p. 100. Voilà les deux premiers sujets.

Le troisième est que le ministre des Transports a proposé, d'abord devant le comité et par la suite dans un amendement présenté à la Chambre, l'institution de ce que j'appellerais un groupe de travail investi de pouvoirs en vertu de la Loi sur les enquêtes l'autorisant à étudier en profondeur certains aspects de la question de la formule de paiement. On prévoit que le groupe de travail se mette à l'œuvre le 1<sup>er</sup> avril 1984, c'est-à-dire dans moins de six mois. Il aurait 12 mois pour s'acquitter de sa tâche et il ferait rapport le 1<sup>er</sup> avril 1985. Cet examen du mode de paiement est censé fournir un genre de base de données et d'analyse qui pourront servir lors de l'examen de 1985-1986.

**Le sénateur Roblin:** C'est en quelque sorte une étude préliminaire, comme nous disons au Sénat?

**M. Kroeger:** Oui, sénateur. Je crois que la distinction qu'on pourrait faire est que le groupe de travail fera des analyses. Il établira les faits et soumettra ses conclusions.

Par contre, l'examen de 1985-1986 ne sera pas une affaire purement clinique. Il s'agira d'une négociation. En fait, on pourrait parler de «consultation» tout comme le travail que M. Gilson a fait impliquait beaucoup de discussion et de compromis et exigeait des diverses parties au problème qu'elles cèdent du terrain pour permettre d'en arriver à une formule acceptable par tous. L'examen de 1985-1986 sera probablement ce que j'appellerais un processus politique avec un petit «p» par opposition au travail de recherche et d'analyse des faits qu'on accomplira en 1984-1985.

**Le sénateur Roblin:** Vous attendez-vous à ce que l'examen permette de régler les problèmes du volume du transport et de l'inflation et la question du filet de sûreté de 10 pour cent?

**M. Kroeger:** Je crois que ces questions seront abordées dans le cadre de l'examen de 1985-1986 qui est prévue dans l'alinéa 59a). Le groupe de travail dont je parle n'étudierait que la question très épineuse de la formule de paiement, c'est-à-dire la question de savoir qui recevra les subventions du gouvernement et de quelle manière elles seront versées. On semblait estimer qu'il ne s'était pas écoulé assez de temps pour résoudre ce problème de façon satisfaisante entre le dépôt du rapport Gilson et la présentation du projet de loi à la Chambre. Lorsqu'on aura mieux analysé la question et qu'on aura eu des discussions plus poussées avec certains des groupes qui s'inquiétaient des effets de l'octroi des subventions aux producteurs, il sera peut-être possible de fournir des assurances à ces groupes et de trouver des solutions. Pendant l'étude de M. Gilson, et, par la suite, après la déclaration du gouvernement, le 1<sup>er</sup> février 1983, nous n'avons pas eu le temps de calmer ces appréhensions.

**Le sénateur Steuart:** Au sujet de l'examen, l'article 59 dit en partie ceci:



**[Text]**

The Minister shall, during the 1985-86 crop year, in consultation with such system participants and other persons as the Minister deems appropriate, carry out a comprehensive review—

This could be a pretty comprehensive review. It could also be a very public review. If the government did not want to touch it with a 10-foot pole, then it would not have to touch it. I presume the participants may have something to say on why it needs to be done, but certainly there is nothing in the bill to guarantee any wide consultation or wide publicity being given. I presume the task force reports to the minister himself?

**Mr. Kroeger:** The task force is distinct from what is before the committee at the moment. Senator Steuart is quite right that clause 59 provides rather wide latitude on how to go about it in 1985-86. That is because it is very difficult to judge at this point just what the most effective process will be. I should think that whatever else happens in 1985-86 some of those discussions might very well end up being conducted in private with some pretty heated arguments among people holding different views. I would hope that it would end up as the Gilson process did—that is, with some compromises and some agreements with respect to different approaches. I know the Gilson consensus did not hold together. It was a pretty fragile thing, when Dr. Gilson finished his work in June of 1982, and subsequently there was a certain falling away. The interesting thing about the Gilson process was how the consensus was arrived at at all. This was done by a variety of methods and sometimes rather late at night and in varying combinations of the participants. However, in the end they did come up with some formulas. Hopefully, the same type of situation might happen in 1985-86.

On the other hand, it may well be that the minister of the day will judge that he wants at least some of that to happen in public, and this can be allowed for in the bill.

**Senator Steuart:** Has there ever been any suggestion that it be mandatory that it be brought before Parliament?

**Mr. Kroeger:** My recollection is that the report of the task force will have to be presented to Parliament. An amendment to the bill was proposed in that regard and I think agreed to in principle by the government.

**Senator Steuart:** Would that be one of the amendments received?

**Mr. Kroeger:** That is right. At the moment the future of that amendment is in doubt because the Speaker of the house questioned its acceptability. I believe that she will not give her final ruling with respect to it until next Monday. So we will have to wait and see how things proceed after that.

The intent of it would be that the findings of that group appointed for 1984-85 would indeed be presented to Parliament. Of course, the government could do that without legislative sanction.

**[Traduction]**

Le ministre procède, pendant la campagne agricole 1985-86, en consultation avec les participants et autres personnes qu'il estime indiqués, à un examen complet de...

Cet examen pourrait être très long. Il pourrait également être public. Si le gouvernement ne voulait pas en entendre parler, il ne serait tenu à rien. Je présume que les participants ont des raisons de juger cet examen nécessaire, mais il est certain que rien dans le projet de loi ne garantit qu'il y aura une consultation exhaustive ni même un battage publicitaire considérable. Je présume que le groupe de travail fera son rapport au ministre lui-même?

**M. Kroeger:** Ce que le groupe de travail étudiera diffère de ce dont le comité est saisi en ce moment. Le sénateur Steuart a tout à fait raison lorsqu'il dit que l'article 59 prévoit une grande latitude quant à la façon de faire l'examen de 1985-1986. C'est ainsi parce qu'il est très difficile pour l'instant de déterminer quelle sera la meilleure façon d'agir. J'imagine que quoi qu'il advienne en 1985-1986, il pourrait bien arriver que certaines de ces discussions aient lieu en privé et qu'elles soient le théâtre d'échanges assez animés entre tenants d'opinions contraires. J'espère que tout se passera comme lors de l'étude de M. Gilson, c'est-à-dire que les intervenants feront des compromis et sauront concilier des approches différentes. Je sais que le consensus quant aux recommandations Gilson ne s'est pas maintenu. Il était déjà fragile lorsque M. Gilson a terminé son travail en juin 1982 et il s'est mis à s'effriter par la suite. Ce qui est intéressant dans ce que M. Gilson a fait, c'est la façon dont on est arrivé à un consensus. On y est parvenu en recourant à diverses méthodes, en discutant parfois tard dans la nuit et grâce à diverses combinaisons de participants. Cependant, on a quand même fini par s'entendre sur certaines formules. Il est à espérer que tout se passera de la même manière en 1985-1986.

Par contre, il se pourrait très bien que le ministre des Transports du moment estime préférable qu'au moins une partie de ces discussions se déroulent en public et c'est là une chose qu'on peut prévoir dans le projet de loi.

**Le sénateur Steuart:** A-t-on déjà proposé le dépôt obligatoire des résultats de cet examen devant le Parlement?

**M. Kroeger:** Si je ne m'abuse, le rapport du groupe de travail devra être déposé devant le Parlement. On a proposé un amendement au projet de loi à cet égard et je crois que le gouvernement l'a adopté en principe.

**Le sénateur Steuart:** Serait-il parmi les amendements que nous avons reçus?

**M. Kroeger:** C'est exact. Pour l'instant, l'avenir de cet amendement est incertain parce que madame le Président de la Chambre des communes a mis sa recevabilité en doute. Sauf erreur, elle ne rendra de décision définitive à ce sujet que lundi prochain. Il faut donc attendre pour savoir ce qui va arriver.

L'amendement proposait que les conclusions du groupe de travail nommé pour l'année 1984-1985 soient déposées devant le Parlement. Évidemment, le gouvernement pourrait le faire sans que ce soit prévu dans la loi.

[Text]

In respect of the rest it is very hard to judge. Certainly, if one is to change materially what is in Bill C-155, obviously one must come back to Parliament.

**The Chairman:** The task force will be operating under the Inquiries Act?

**Mr. Kroeger:** Yes. The intent is that the task force would have powers under the Inquiries Act.

**The Chairman:** And there will be public hearings?

**Mr. Kroeger:** That is very likely. I do not know that the terms of reference for it have been written yet.

**Senator Steuart:** I understand from listening to what you have said that somewhere in this bill there is a clause or reference with respect to freeing up the price of coal. In the original bill which was presented the price of coal was set very low, which meant that it was just left in the ground. I do not know where the proposed mines would be.

**Mr. Kroeger:** The clause to which Senator Steuart refers is clause 62 on page 35. I may be wrong in my interpretation of history, but I think what was intended at the time of the 1897 Crowsnest Pass Agreement was to prevent Canadian Pacific from getting a monopoly on coal in that area. So the Crowsnest Pass Act stipulated that the coal from the dominion coal blocks, which were transferred to the dominion government as part of the over-all agreement, could not be sold for more than \$2 a tonne.

To the extent that the Dominion Government was selling coal for \$2 a tonne nobody else could sell for a higher price. However, the effects of that clause were, of course, that the coal simply remained in the ground because at \$2 per tonne it was uneconomic. In fact, it has not for a very long time now been an economic price. Clause 62 simply deletes that limitation and gives Her Majesty in the right of Canada the right to dispose of that coal as she may see fit. There are really no decisions about the future of those coal blocks beyond what is provided in the bill as to when they might be exploited and how.

**Senator Steuart:** Where are these blocks?

**Mr. Kroeger:** They are in British Columbia in the general vicinity of the B.C. Coal Sparwood Mine near Fernie.

**Senator Roblin:** How on earth did the feds get their hands on any B.C. crown land? I could understand if it were the prairies, but I thought that B.C. came into confederation with all their mineral rights in their pocket.

**Mr. Kroeger:** You must remember that the original Crowsnest Pass Agreement, which gave rise to all this, was for the construction of a line from Lethbridge to Nelson, B.C. for the purpose of keeping the U.S. railways out. In the first instance—and my history is really quite hazy here, I think that these coal bearing lands were provided by British Columbia to CP and they were then conveyed under the Crowsnest Pass Agreement by CP to the federal government. I think the amount is 50,000 acres.

[Traduction]

Quant au reste, il est très difficile de se prononcer. Il est certain que pour modifier le projet de loi C-155, il faudra passer par le Parlement.

**Le président:** Le groupe de travail agira en vertu de la Loi sur les enquêtes, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Oui. Le groupe de travail serait investi de pouvoirs en vertu de cette Loi.

**Le président:** Et il y aura des audiences publiques?

**M. Kroeger:** C'est très probable. J'ignore si le mandat du groupe de travail a déjà été mis sur papier.

**Le sénateur Steuart:** Je conclus de ce que vous avez dit qu'il y a dans le projet de loi un article au sujet du libre flottement du prix du charbon. Dans la version originale, le prix du charbon était fixé à un niveau très bas, tellement bas que cela signifiait qu'on n'exploiterait même pas les mines. J'ignore où se trouvent les mines en question.

**M. Kroeger:** Le sénateur Steuart parle de l'article 62, à la page 35. Je me trompe peut-être dans mon interprétation de l'histoire, mais je crois que cet article visait, en 1897, lorsqu'on a signé l'Entente du Nid-de-Corbeau, à empêcher le Canadien Pacifique d'avoir le monopole du charbon dans l'Ouest. La Loi sur le Nid-de-Corbeau stipulait donc que le charbon qui se trouvait dans les mines de charbon du Dominion et qui avait été transféré au gouvernement du Dominion dans le cadre de l'entente générale, ne pouvait se vendre à plus de 2 \$ la tonne.

Si le gouvernement du Dominion vendait le charbon à 2 \$ la tonne, personne ne pouvait en vendre à un prix plus élevé. Cependant, cette disposition a évidemment eu pour effet qu'on a simplement refusé d'exploiter les mines de charbon parce qu'à 2 \$ la tonne, cela n'était pas rentable. En fait, ce ne l'est plus depuis déjà très longtemps. L'article 62 supprime simplement cette limite et donne à Sa Majesté du chef du Canada le droit de disposer de ce charbon à sa guise. Aucune décision n'a été prise au sujet de l'avenir de ces mines de charbon si ce n'est ce qui est prévu dans le projet de loi à l'égard du moment auquel elles pourraient être exploitées et comment.

**Le sénateur Steuart:** Où sont ces mines?

**M. Kroeger:** Elles se trouvent en Colombie-Britannique, dans la région de la mine de la B.C. Coal, à Sparwood, près de Fernie.

**Le sénateur Roblin:** Comment diable le gouvernement fédéral a-t-il réussi à mettre la main sur des terres appartenant au gouvernement de la Colombie-Britannique? Je comprendrais s'il s'agissait des provinces des Prairies, mais je croyais que lorsque la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération, elle avait tous ses droits miniers en poche.

**M. Kroeger:** On doit se rappeler que la première Entente du Nid-de-Corbeau, qui a donné lieu à tout ceci, visait la construction d'une ligne ferroviaire de Lethbridge à Nelson, en Colombie-Britannique, dans le seul but d'empêcher les sociétés ferroviaires américaines de s'installer chez nous. Dans le premier cas—et je dois dire que ma connaissance de l'histoire à ce sujet est vraiment très vague—je crois que ces terres recelant du charbon ont été fournies par la Colombie-Britannique au Canadien Pacifique et qu'elles ont été ensuite confiées au



[Text]

**Senator Riley:** Is grain considered a raw agricultural product?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Riley:** After thrashing?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Riley:** And not partially processed?

**Mr. Kroeger:** No, I don't think so. An example of processing would be milling. Thrashing is merely a process of getting at the grain and eliminating the extraneous material.

**Senator Riley:** Wasn't there something down east about pulpwood chips, even though they are still raw wood, being classified by the railways as partially processed?

**Mr. Kroeger:** If you take a block of wood and turn it into chips, it is considered to be a processed product; if you take a kernel of wheat and mill it, it, too, is considered to be partially processed. As long as you are dealing with the untouched kernel of grain, it is considered an unprocessed product.

**Senator Steuart:** It appears that there are no more questions. What is our plan? Are we going to wait until the amendments come through from the House of Commons?

**The Chairman:** We could report on the pre-study of the bill and then wait until we get the final wording of the bill from the House of Commons.

**Senator Riley:** Do you mean make an interim report?

**Senator Roblin:** All we would say is that we have given the bill a pre-study and will look at it again when we have the final wording.

**The Chairman:** We could draft our report tomorrow morning *in camera*.

**Senator Roblin:** What time would you like to do that?

**The Chairman:** We are scheduled to meet at 11.15, if that is okay.

I would like to thank Mr. Kroeger, Mr. Thompson and the other witnesses for their co-operation and their time. We have certainly learned a lot.

The committee adjourned.

[Traduction]

gouvernement fédéral par le Canadien Pacifique en vertu de l'Entente du Nid-de-Corbeau. Leur superficie est de 50,000 acres, je crois.

**Le sénateur Riley:** Le grain est-il considéré comme un produit agricole brut?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Même après le battage?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Mais pas s'il est partiellement conditionné?

**M. Kroeger:** Non, je ne crois pas. Par conditionnement, on pourrait entendre le broyage. Le battage ne consiste qu'à découper le grain et à éliminer les corps étrangers.

**Le sénateur Riley:** N'est-il pas déjà arrivé dans l'Est que les sociétés ferroviaires classent les brisures de bois à pâte comme matière partiellement transformée même si elles ne sont que du bois brut?

**M. Kroeger:** Lorsqu'on réduit une pièce de bois en brisures, on estime que le bois a été transformé et c'est la même chose avec un grain de blé qu'on a moulu. Tant que le grain de blé est entier, il est considéré comme un produit non transformé.

**Le sénateur Steuart:** Il semble qu'il n'y ait plus de questions. Qu'allons-nous faire maintenant? Allons-nous attendre que la Chambre des communes ait disposé des amendements et nous les ait renvoyés pour nous réunir de nouveau?

**Le président:** Nous pourrions faire rapport de l'étude préliminaire du projet de loi et attendre que la Chambre des communes nous envoie la version définitive du projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Vous proposez de faire un rapport provisoire?

**Le sénateur Roblin:** Nous dirions simplement que nous avons fait une étude préliminaire du projet de loi et que nous l'étudierons de nouveau lorsque nous aurons reçu la version définitive.

**Le président:** Nous pourrions rédiger notre rapport demain matin à huis clos.

**Le sénateur Roblin:** A quelle heure proposez-vous que la séance ait lieu?

**Le président:** Nous sommes censés nous réunir à 11 h 15, si personne n'y voit d'inconvénient.

Je tiens à remercier MM. Kroeger et Thompson ainsi que les autres témoins de leur coopération et du temps qu'ils nous ont aimablement consacré. Nous avons beaucoup appris grâce à eux.

La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From Canadian Transport Commission:*

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain  
Transportation;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. Keith Thompson, conseiller principal.

*Du ministère d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire  
et transport des céréales;

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, October 18, 1983

**Issue No. 40**

**First Proceedings on**  
Subject-matter of Bill C-163,  
"An Act to establish the  
Canadian Aviation Safety Board  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof"

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Le mardi 18 octobre 1983

**Fascicule n° 40**

**Premier fascicule concernant**  
La teneur du Projet de loi C-163,  
«Loi constituant le Bureau canadien  
de la sécurité aérienne et  
modifiant d'autres lois  
en conséquence»

WITNESSES:  
(See back cover)



TÉMOINS:  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Adams	Marshall
Bell	McElman
Bonnell	Muir
Charbonneau	*Olson
Cottreau	Petten
Doody	Riley
*Flynn	Rowe
Graham	Steuart
Langlois	Stollery
Leblanc	van Roggen—(21)
Macdonald	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
June 28, 1983:

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 28 juin 1983:

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou tout autre sujet s'y rattachant ne soient soumis au Sénat.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Charles Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 18 OCTOBRE 1983  
(75)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 35, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bell, Langlois, Marshall, McElman, Riley et Steuart. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Molson.

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint;  
M. Ken Johnson, directeur du Bureau de la sécurité aérienne;  
M. Brian Carr, agent politique.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 28 juin 1983, le Comité entame l'étude de la teneur du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le président présente les témoins.

M. Wilkins fait une présentation et, avec les témoins, répond aux questions.

A 21 h 33, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, OCTOBER 18, 1983  
(75)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7:35 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bell, Langlois, Marshall, McElman, Riley and Steuart. (7)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senator Molson.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;  
Mr. Ken Johnson, Director, Aviation Safety Bureau;  
Mr. Brian Carr, Policy analyst.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 28, 1983, began consideration of the subject-matter of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof."

The Chairman introduced the witnesses.

Mr. Wilkins made a presentation and he and the other witnesses answered questions.

At 9:33 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, October 18, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject matter of Bill C-163, to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 7.30 p.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we have with us this evening three witnesses: Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister, Transport Canada; Mr. Ken Johnson, Director of the Aviation Safety Bureau and Mr. Brian Carr, Policy Analyst of Transport Canada. I will first call upon Mr. Wilkins to give us a general outline of the background to Bill C-163.

**Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister, Transport Canada:** Thank you very much, Mr. Chairman. First of all I would like to express our appreciation for the opportunity to be with you this evening to explain to you what the Canadian Aviation Safety Board bill is about. I will start by saying that the Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, has asked me to say two things: First, that he is looking forward to meeting with the committee on Thursday and second, that he regards the bill as an extremely important piece of legislation because transportation safety generally, and aviation safety in particular, are very much in his mind at the moment and that the establishment of the board, in his view, will eventually make it easier to deal with accidents and with investigations that are generated by aviation safety considerations.

Mr. Chairman, I would like to give the committee some brief background on the antecedents of the bill. This whole process started with the McLearn Report in 1972 and 1973 on transportation accident investigation, a report that concluded that the creation of an independent transportation accident investigation and safety board would be the only effective means of eliminating or substantially reducing the existing risks of conflict of interest.

Two years later, in 1975, cabinet approved in principle the concept of an independent investigatory agency. In 1976, on a departmental basis, we formed the Aircraft Accident Review Board, comprised of a number of outside experts. This was an attempt to achieve some of the desired independence that was recommended by McLearn in advance of the legislation. That board was set up to conduct independent and objective reviews of investigations: That is, to review the reports that were submitted to it by the departmental investigating branch. That board still exists and reports to the Minister of Transport on each review which it undertakes.

In 1977, cabinet authorized the drafting of legislation to establish an independent accident investigation committee. That resulted, in 1979, in the introduction of Bill C-40, the Transportation Accident Investigation Bill, which was a multi-modal bill in that it provided for the investigation of accidents

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 18 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé l'objet du projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous avons ce soir ici avec nous trois témoins: M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint, Transports Canada; M. Ken Johnson, directeur du Bureau de la sécurité aérienne, et M. Brian Carr, analyste de la politique de Transports Canada. Je vais tout d'abord donner la parole à M. Wilkins.

**M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint, Transports Canada:** Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord vous remercier de nous avoir fourni l'occasion de nous trouver avec vous ce soir pour essayer de vous expliquer l'objet du projet de loi du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Tout d'abord, l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, m'a demandé de préciser les deux points suivants: premièrement, il attend avec impatience la réunion de jeudi du comité et, deuxièmement, il considère le projet de loi comme extrêmement important parce que la sécurité des transports en général et la sécurité aérienne en particulier le préoccupent beaucoup en ce moment. A son avis, la création du bureau facilitera éventuellement les démarches en cas d'accidents et les enquêtes motivées par des considérations de sécurité aérienne.

Monsieur le président, je désirerais fournir au comité quelques brèves précisions sur les antécédents du projet de loi. Tout le processus a débuté en 1972 et en 1973 avec le rapport McLearn concernant les enquêtes sur les accidents de transport. Ce rapport a conclu que la création d'un bureau de sécurité et d'enquête indépendant chargé d'étudier les accidents de transport constituait le seul moyen efficace d'éliminer ou de diminuer notablement les risques existants de conflits d'intérêt.

Deux ans plus tard, en 1975, le cabinet a approuvé le principe d'un organisme d'enquête indépendant. En 1976, dans le cadre du ministère nous avons constitué la Commission d'examen des accidents d'aviation qui était formée d'un certain nombre d'experts de l'extérieur. Il s'agissait d'une tentative pour obtenir dans une certaine mesure l'indépendance désirée qui avait été recommandée par McLearn antérieurement à la loi. Cette commission avait été créée en vue de procéder à une révision indépendante et objective des enquêtes; c'est-à-dire pour examiner les rapports qui lui étaient soumis par la Direction des enquêtes du ministère. Elle existe toujours et rend compte de chaque étude qu'elle entreprend au ministre des Transports.

En 1977, le cabinet a autorisé la rédaction d'une loi en vue de créer un comité d'enquête indépendant sur les accidents. Cela a abouti en 1979 à la présentation du projet de loi C-40 concernant les investigations sur les accidents de transport. Il s'agissait d'un projet de loi multi-modal du fait qu'il prévoyait

## [Text]

in all transportation modes. That bill died on the order paper in 1979.

However, at about the same time, there was appointed the Dubin Commission of Inquiry into Aviation Safety, which tabled its report in three volumes. The first volume, which was presented in May 1981, dealt specifically with the question of a Canadian Aviation Safety Board. Of the 63 recommendations in that volume, all but three dealt with the board and its structure.

In May 1981, after that first report was received, the Minister of Transport of the day established a ministerial advisory committee, which I had the privilege to chair but which was comprised almost exclusively of outside people with credentials in the field of aviation. That advisory committee reported on that particular volume to the minister in late June of 1981. Our recommendation to the minister was that he should accept the recommendations of the Dubin Report and seek cabinet authority for drafting of legislation, which was done in July of 1981.

In October of 1981, the cabinet approved the establishment of the Accident Investigation Board with jurisdiction in the air mode only. Drafting instructions were approved for a board to be known as the Canadian Aviation Safety Board, and the drafting of that bill was completed six or seven months ago. It was considered briefly by the House of Commons Standing committee on Transport in late June 1983 without conclusion, and considered again a few weeks ago and reported back to the house.

That is the stage we are at at the moment, Mr. Chairman. Very briefly, the scope of the Aviation Safety Board is to advance aviation safety and to try to prevent accidents. The board will investigate and report on all aviation occurrences. It has no judicial, quasi-judicial or regulation functions. It will determine contributing factors and causes, but it will not indicate where blame or liability lie. It has a relationship with the Department of National Defence, which has jurisdiction for investigating military accidents. As far as possible, we have tried to establish that its procedures will be compatible with the concerns of police forces and coroners. Much of that, of course, awaits regulations which will spell out those areas in more detail.

The bill provides for involvement of the public, and indeed that involvement has been quite extensive in the preliminary stages. There were extensive consultations on its predecessor, Bill C-40. Mr. Justice Dubin's hearings, of course, involved representations by a wide variety of associations and individuals in the aviation and legal fields. Also, in the course of drafting the bill, there were consultations with and representations by some of those associations directly to the minister.

The bill itself provides that the report of every investigation conducted by the CASB is to be made available to the public. It allows the board to establish public inquiries; it requires that the board's recommendations shall be made public and that the response of the government to those recommendations

## [Traduction]

des investigations sur les accidents impliquant tous les moyens de transport. Ce projet de loi est mort au Feuilleton en 1979.

Toutefois, c'est vers la même époque qu'a été nommée la Commission d'enquête Dubin sur la sécurité aérienne qui a déposé son rapport en trois volumes. Le premier, qui a été présenté en mai 1981, traitait plus précisément de la question du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Sur ses 63 recommandations, toutes sauf trois traitaient du bureau et de sa structure.

En mai 1981, après réception de ce premier rapport, le ministre des Transports de l'époque a créé un comité consultatif ministériel que j'ai eu le privilège de présider, mais qui était presque exclusivement composé de personnes de l'extérieur qui s'étaient distinguées dans le domaine de l'aviation. Ce comité consultatif a fait un rapport au ministre à la fin du mois de juin 1981 sur le volume en question. Nous recommandions au ministre d'accepter les recommandations du rapport Dubin et de chercher à obtenir l'autorisation du cabinet pour la rédaction d'une loi, ce qui a été fait en juillet 1981.

En octobre 1981, le cabinet a approuvé la création du Bureau d'enquête sur les accidents qui était uniquement compétent dans le domaine du transport aérien. La rédaction des instructions a été approuvée pour un bureau qui devait s'appeler Bureau canadien de la sécurité aérienne et la rédaction de ce projet de loi a été terminée il y a six ou sept mois. Il a été brièvement étudié par le Comité permanent des transports de la Chambre des communes à la fin du mois de juin 1983, sans que l'on aboutisse à une conclusion. Il a de nouveau été étudié il y a quelques semaines et il en a été fait rapport à la Chambre.

Nous en sommes là pour l'instant, monsieur le président. En bref, le bureau canadien de la sécurité aérienne a pour objectif de promouvoir la sécurité aérienne et d'essayer d'empêcher les accidents. Le bureau enquêtera sur tous les incidents aériens et en rendra compte. Il n'a aucune fonction judiciaire, quasi-judiciaire ou de réglementation. Il déterminera les facteurs et les causes qui ont entraîné l'accident, mais sans désigner de coupable ni attribuer de responsabilité. Il est en rapport avec le ministère de la Défense nationale qui a compétence pour enquêter sur les accidents militaires. Dans la mesure du possible, nous nous sommes efforcés de rendre ces modalités compatibles avec les préoccupations des forces de police et des coroners. Bien entendu des règlements sont nécessaires pour préciser ces domaines.

Le projet de loi prévoit la participation du public et en fait, celle-ci a été très importante aux étapes préliminaires. Il y a eu des consultations approfondies sur le texte législatif qui l'a précédé, le projet de loi C-40. Bien entendu, dans le cadre des audiences de M. le juge Dubin, quantité d'associations et de particuliers appartenant au secteur juridique et l'aviation ont présenté des instances à ce sujet. Au cours de la rédaction du projet de loi, il y a eu également des consultations directes avec le ministre auquel certaines de ces associations ont adressé leurs observations.

Le projet de loi lui-même prévoit que le rapport de toute enquête effectuée par le Bureau canadien de la sécurité aérienne sera rendu public. Il permet au bureau d'instituer des enquêtes publiques et exige que les recommandations du bureau soient également rendues publiques. La réponse du



*[Text]*

must be made within a specified period of time, being 90 days, and must also be made public. Finally, it provides that the board shall report annually to Parliament.

Briefly on the question of the operations of the Cabs, the bill provides for one permanent chairman and two commissioners as a minimum, with no maximum provided for. The bill envisages that the existing Aviation Safety Bureau will be transferred from the Canadian Air Transportation Administration to form the nucleus of the new Canadian Aviation Safety Board. The board has powers of investigation, entry and seizure, but under controlled circumstances.

There is, as I said, a public inquiry mechanism which can be triggered by the board of the government. It provides for observers and experts to be members of accident investigation teams with the permission of the board, provided that they demonstrate objectivity. It also provides, as Mr. Justice Dubin recommended, for an accident reporting system, which will be a little broader than that which Mr. Justice Dubin recommended so that there will be a source of data available to the board and other aviation authorities on a protected and confidential basis with respect to incidents of unsafe conditions which may be observed by aviators or others who may wish to report them anonymously to the board.

If you wish, Mr. Chairman, I can ask Mr. Brian Carr to go through the bill on a clause-by-clause basis.

**Mr. Brian Carr, Policy Analyst, Transport Canada:** Mr. Chairman, the first 11 clauses of the bill provide some of the administrative background for the legislation. The definitions are included in those clauses. The board will have a permanent chairman and at least two other commissioners. The objective of the bill is specifically set out in clause 7, which is to advance aviation safety.

Clauses 12 to 14 and clauses 18 and 19 set out quite clearly the jurisdiction of the board. Those clauses establish that it is a "unimodal" board that has authority to investigate only aviation accidents. Rules for co-operation with the military are established in the case of an accident or incident that might involve civilian and/or military aircraft or facilities. Those clauses establish compatible practices with other investigators in the world, as well as with Canada's police forces and coroners. They also establish the basis for agreement among government departments on co-ordinated investigations.

Clauses 15 and 16 set out the powers of investigators to gather evidence. As well, those clauses set out the restraints on the powers.

Clause 17 sets out the circumstances in which a public inquiry may be held.

*[Traduction]*

gouvernement à ces recommandations doit être formulée dans un délai précis de 90 jours, et elle doit être publiée. En dernier lieu, il prévoit que le Bureau présentera un rapport annuel au Parlement.

Brièvement, en ce qui concerne le fonctionnement du BCSA, le projet de loi prévoit la nomination d'un président permanent et de deux commissaires comme quorum du Bureau sans fixer de limite maximale. Par ailleurs, il envisage le transfert de l'actuel Bureau de la sécurité aéronautique de l'Administration canadienne des transports aériens pour former le noyau du nouveau Bureau canadien de la sécurité aérienne. Le Bureau possède le pouvoir d'enquêter, de monter à bord des aéronefs ou de pénétrer dans d'autres lieux, et le pouvoir de saisie, mais dans des circonstances précises.

Comme je l'ai déjà mentionné, il existe un mécanisme d'enquêtes publiques qui peut être déclenché soit par le Bureau, soit par le gouvernement. Ce mécanisme prévoit le recrutement d'observateurs et d'experts qui feront partie, avec la permission du Bureau et à condition de faire preuve d'objectivité, d'équipes chargées d'enquêter sur les accidents. Il prévoit également la mise sur pied, conformément à la recommandation de M. le Juge Dubin, d'un système de rapport des accidents, qui ira au-delà de la recommandation initiale, en ce sens qu'il constituera une source d'information pour le Bureau et pour d'autres organismes de réglementation de l'aéronautique, tout en protégeant l'identité des informateurs dans les cas d'incidents attribuables à une violation des règles de sécurité, qui peuvent être signalés au Bureau par des aviateurs ou par toute autre personne désireuse de conserver l'anonymat.

Si vous le souhaitez, monsieur le président, je puis demander à M. Brian Carr de procéder à un examen article par article du projet de loi.

**M. Brian Carr, analyste des politiques, Transports Canada:** Monsieur le président, les onze premiers articles du projet de loi en établissent les fondements administratifs. Les définitions figurent parmi ces articles. Le Bureau sera pourvu d'un président permanent et d'au moins deux autres commissaires. La teneur du projet de loi, qui est de promouvoir la sécurité aérienne, est exposée en détail à l'article 7.

Les articles 12 à 14 et 18 et 19 définissent assez clairement la compétence du Bureau. Son pouvoir d'enquête y est limité uniquement aux faits aéronautiques. En outre, ces articles établissent les règles qui régissent la collaboration avec les forces armées dans l'éventualité d'un accident ou d'un incident mettant en cause un aéronef ou une installation civile ou militaire. Y sont également énoncées les règles et méthodes compatibles avec celles des autres enquêteurs sur la scène internationale, et avec celle des policiers ou des coroners canadiens. Enfin, ils fixent une base d'entente pour la coordination d'enquêtes entre les différents ministères.

Les articles 15 et 16 confèrent aux enquêteurs le pouvoir de recueillir des preuves et déterminent les limites de ce pouvoir.

L'article 17 décrit les circonstances dans lesquelles peut avoir lieu une enquête publique.



## [Text]

Clauses 20 and 21 determine the rules for observers during investigations, and the rules surrounding the minister's representative—that is, the representative of the Minister of Transport—who may also be a member of the investigation team.

Clause 22 provides for the assistance of experts to assist in the investigations.

Clauses 23 and 24 require the board to make public all of its reports and explicitly states that any minister to whom recommendations are directed must reply within 90 days as to what action he intends to take regarding the implementation of those recommendations.

Clause 25 allows the board to reconsider its findings at any time and requires it to do so when new material facts are presented.

Clauses 26 to 28 are quite detailed and cover the measures of confidentiality that may be granted to certain types of evidence, specifically cockpit voice recordings, air traffic controller recordings and witnesses' statements.

Clause 29 permits the establishment of systems for the mandatory or voluntary reporting of aviation occurrences, and establishes the privilege of anonymity to anyone making such voluntary reports.

The final clauses relate to information on offences and consequential amendments.

**Mr. Wilkins:** I think that is all we have to say by way of an opening statement, Mr. Chairman. We are now prepared to answer questions.

**The Chairman:** Mr. Wilkins, in your opening statement you mentioned that the board will have no regulatory powers, yet Mr. Carr just told us that there will be observer rules. Does that mean the board will have the power to review safety regulations? I have in mind what happened in the Gimli incident. I read in some newspapers that some of the regulations that should have applied with regard to the responsibility of the pilot for the safety of his aircraft were published only 17 days after the incident.

**Mr. Wilkins:** I cannot answer that specific question, but Mr. Johnson may be able to. On the generality of your question, the responsibility for monitoring the application of and enforcing aviation safety regulations is the responsibility of the Canadian Air Transportation Administration branch of the Department of Transport. That remains the situation. The board does not have the responsibility to review those in that sense of the term. On the other hand, if during the course of an investigation of an accident the board were to become aware of the inadequacy or inappropriateness of a regulation, it certainly would be free to comment on that and bring it out in the course of its recommendations in the report of the accident, but it does not specifically have the direct responsibility for reviewing or enforcing those regulations.

**The Chairman:** The board will have no jurisdiction to prevent accidents. The board will have no power to make regula-

## [Traduction]

Les articles 20 et 21 déterminent les règles auxquelles doivent se conformer les observateurs en cours d'une enquête et celles qui s'appliquent aux représentants du ministre, en l'occurrence le représentant du ministre des Transports, qui peut également faire partie d'une équipe d'enquête.

L'article 22 prévoit le recours à des experts pour faciliter les enquêtes.

En vertu des articles 23 et 24, le Bureau est tenu de rendre publics tous ses rapports. Ces articles stipulent que tout ministre à qui il adresse certaines recommandations doit l'informer, dans les 90 jours qui suivent la date de leur communication, des mesures qu'il entend prendre pour les faire appliquer.

L'article 25 permet en tout temps au Bureau de réexaminer ses conclusions, et l'oblige à ce réexamen lorsque de nouveaux éléments se présentent.

Les articles 26 à 28 exposent, de façon très détaillée, les mesures qui peuvent être appliquées pour assurer le caractère confidentiel de certains types de preuves, particulièrement les enregistrements pilotage, les enregistrements contrôle et les déclarations de témoins.

L'article 29 prévoit l'établissement de modalités à observer pour que le Bureau soit informé, de façon obligatoire ou facultative des faits aéronautiques, et il établit le droit à l'anonymat pour toute personne qui fournit, de façon facultative, de tels renseignements.

Enfin, les derniers articles traitent des infractions et des modifications à apporter à d'autres textes législatifs.

**M. Wilkins:** Je crois que c'est tout ce que nous avons à dire en guise de déclaration préliminaire et nous sommes maintenant prêts, monsieur le président, à répondre aux questions.

**Le président:** Monsieur Wilkins, dans votre déclaration préliminaire vous avez mentionné que le Bureau n'aurait aucun pouvoir de réglementation; par contre, M. Carr vient de nous parler de règles qui s'appliqueraient aux observateurs. Cela signifie-t-il que le Bureau aurait le pouvoir de revoir les règlements de sécurité? Je pense à ce qui s'est produit dans l'incident de Gimli. J'ai lu dans les journaux que certains des règlements qui auraient dû s'appliquer en ce qui concerne la responsabilité du pilote pour assurer la sécurité de son aéronef, avaient été publiés quelque 17 jours après l'incident.

**M. Wilkins:** Je ne peux répondre à cette question précise, mais je crois que M. Johnson serait en mesure de le faire. De façon générale, je crois qu'il revient à la Direction de l'administration canadienne des transports aériens, du ministère des Transports de faire appliquer et respecter les règles de sécurité aérienne. Telle est la situation. Le Bureau n'est pas chargé de revoir ces règles. Par contre, si au cours d'une enquête portant sur un accident, il se rendait compte de l'insuffisance ou de l'inopportunité d'un règlement, il serait sûrement libre d'exprimer son avis et d'en faire mention dans les recommandations jointes au rapport sur l'accident; mais il n'est pas directement chargé d'examiner ni de faire appliquer ces règlements.

**Le président:** Le Bureau n'aura aucun pouvoir en ce qui concerne la prévention des accidents. Il n'aura pas le pouvoir

[Text]

tions in order to prevent an accident such as that which took place at Gimli. It has no power to see that the regulations prescribed by either the aircraft operator or by any authority making such regulations are adhered to.

**Mr. Wilkins:** That is true in the precise way you state it. It would have no power to make regulations, but it would have the power to make recommendations and an obligation in law to make those recommendations public, knowing that the regulatory agency must respond to those recommendations publicly within a specified time.

**Senator Marshall:** What happens if they do not?

**Mr. Wilkins:** The law requires that they do, senator. The minister can ask for an extension in circumstance where the matter is so complex or detailed that it cannot be responded to within that specified period of time, but they must respond. They must indicate what they propose to do about the recommendation of the board. It may be that they intend to do nothing or that they intend to do something different from that recommended—in both of which cases there must be an explanation as to why—or that they intend to implement the recommendation that was made.

**The Chairman:** Would these recommendations apply also to safety regulations issued by the operator of the aircraft?

**Mr. Wilkins:** Again, to the extent that they figure in one way or another in an accident investigation.

**The Chairman:** From what I read in a newspaper this morning concerning the Gimli incident, it would seem that Air Canada had no specific training regulation concerning refuelling of the aircraft.

**Mr. Wilkins:** On that point perhaps you will permit me to ask Mr. Johnson of the Canadian Aviation Safety Bureau, who has an accident investigation team working on that, to comment.

**Mr. Ken Johnson, Director, Canadian Aviation Safety Bureau:** The regulations that Air Canada has for refuelling may not have been complete. They do have procedures and regulations for refuelling. As far as the safety board is concerned, it would have a role similar to that of the existing safety bureau in that it would review what Air Canada has in place and make recommendations to the regulatory agency so that any deficiencies in those regulations might be corrected.

The role of the board in some respects will be like that of an auditor; Transport Canada's air administration will look after the application of the safety rules, and the safety bureau now—and the safety board later on—comments on how effective that application of the rule is.

**The Chairman:** I was amazed when reading in a newspaper this morning that since it was a relatively new type of aircraft which they were using that, apparently, the pilots had not been trained at all in the new refuelling method or procedure.

[Traduction]

d'établir des règlements pour empêcher un accident du genre de celui qui s'est produit à Gimli. Il ne peut en aucune façon veiller à ce que les règlements prescrits soit par la compagnie d'aviation soit par toute autre autorité responsable soient respectés.

**M. Wilkins:** C'est très exact. Le Bureau n'aurait aucun pouvoir de réglementation, mais serait habilité à faire des recommandations et serait tenu par la loi de les rendre publiques, sachant que l'organisme investi du pouvoir de réglementation doit lui aussi en faire autant dans un délai prescrit.

**Le sénateur Marshall:** Qu'arrive-t-il s'ils ne le font pas?

**M. Wilkins:** Ils y sont tenus par la loi, monsieur le Sénateur. Le ministre peut demander une prolongation lorsqu'il s'agit d'une question trop complexe ou trop détaillée pour être traitée dans le délai prescrit; toutefois, il demeure tenu de répondre. Il doit indiquer les mesures qu'il entend prendre pour faire appliquer la recommandation du Bureau. Il se peut que le ministère ne veuille pas réagir, ou que les mesures qu'il prend soient différentes des mesures recommandées—auxquels cas il devra s'en expliquer—ou bien qu'il accepte d'appliquer les recommandations.

**Le président:** Ces recommandations s'appliquent-elles également aux consignes de sécurité émises par le transporteur aérien?

**M. Wilkins:** Oui, dans la mesure où elles figurent d'une façon ou d'une autre dans le rapport d'enquête sur un accident.

**Le président:** D'après ce que j'ai lu dans un journal ce matin à propos de l'incident de Gimli, Air Canada n'aurait aucun règlement de formation concernant le ravitaillement en carburant de ce type d'avion.

**M. Wilkins:** Si vous le voulez, j'aimerais demander à M. Johnson, du Bureau canadien de la sécurité aérienne, de répondre à cette question, car il a actuellement une équipe d'enquêteurs qui travaille sur cet incident.

**M. Ken Johnson, directeur canadien du Bureau de la sécurité aérienne:** Il se pourrait que la réglementation d'Air Canada concernant le ravitaillement en carburant ne soit pas complète. Il existe des directives et des consignes concernant le ravitaillement. En ce qui concerne le futur Bureau de la sécurité aérienne, son rôle sera analogue à celui du Bureau actuel de la sécurité, dans la mesure où il étudiera les consignes d'Air Canada et où il présentera des recommandations à l'organisme de réglementation, de façon que l'on corrige les insuffisances des consignes.

A certains égards, le Bureau aura un rôle de vérificateur: l'administration canadienne des transports aériens de Transport Canada veillera à l'application des règlements de sécurité, et le Bureau de la sécurité étudiera, comme son prédécesseur, l'efficacité de l'application de ces règlements.

**Le président:** J'ai appris avec surprise, en lisant le journal ce matin, que du fait qu'on utilisait un modèle d'avion relativement nouveau, les pilotes n'avaient reçu aucune formation concernant la nouvelle méthode de ravitaillement en carburant.



[Text]

**Mr. Johnson:** In normal circumstances the aircraft is fuelled by a ground crew and the pilot gets a little slip of paper that tells him how much fuel has been put on the aircraft. He checks that against the instrument in the aircraft to confirm that the two readings correspond. In the case of this new airplane, really what they were trying to say in the newspaper, I think, was that with certain deficiencies in the fuel system the airplane could still be dispatched provided that they verified the fuel in a different way. What the pilots were not particularly familiar with was the alternative method of verifying the fuel.

**The Chairman:** Are you referring to the dip procedure?

**Mr. Johnson:** Yes.

**Senator Marshall:** Are you referring to the incident where there was a mix up with the metric measurements?

**Mr. Johnson:** That is an element of it, yes.

**Senator Riley:** Clause 6(1) reads as follows:

A person is not eligible to be appointed or to continue as a member if that person is not a Canadian citizen ordinarily resident in Canada or a permanent resident within the meaning of the *Immigration Act, 1976* who is ordinarily resident in Canada.

Is there anything that sets out what technical qualifications these board members must have?

**Mr. Wilkins:** Clause 4(2) reads as follows:

The Governor in Council shall appoint as members persons who, in his opinion, have the experience and capacity required for discharging their functions.

Admittedly, that is a little general. It is a phraseology similar to that which is used in the Canada Ports Act, and is intended to convey that people who are appointed to the board should have relevant experience. Clearly, that could be experience in a number of different areas. A former aviator or accident investigator, for the sake of discussion, might well be considered to have relevant experience. Equally, it might be considered that someone who had legal training, perhaps particularly with respect to aviation law, would have relevant experience. It could constitute a mix.

**Senator Riley:** It is pretty broad.

**Mr. Wilkins:** It is broad. But there could be danger in making it too narrow.

**Senator Riley:** Will you explain in detail what the safety bureau consists of?

**Mr. Wilkins:** May I ask Mr. Johnson to do that, senator? He is the director of the organization and knows it intimately.

**Mr. Johnson:** The Canadian Aviation Safety Bureau that we have now is made up of a group of accident investigators who actually go out into the field and investigate accidents. They are divided really into two subgroups. The first group is here in Ottawa and they generally investigate accidents on large carrier aircraft. They are on standby 24 hours a day and

[Traduction]

**M. Johnson:** En temps normal, l'avion est ravitaillé par une équipe au sol, et le pilote reçoit une fiche qui lui indique la quantité de carburant chargée à bord de l'avion. Il compare cette quantité aux indications fournies par les jauges électriques de l'avion afin de vérifier si les deux chiffres correspondent. Dans le cas de ce nouvel avion, les journalistes ont voulu dire, à mon sens, que malgré une avarie du système de mesure du carburant, l'avion pouvait néanmoins prendre l'air, pourvu que le pilote ait vérifié le niveau de carburant par une autre méthode. En réalité, les pilotes connaissaient mal cette autre méthode de mesure du niveau de carburant.

**Le président:** Voulez-vous parler de la jauge manuelle?

**M. Johnson:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce qu'il s'agit de cet incident dans lequel il y a eu confusion entre des mesures conventionnelles et des mesures métriques?

**M. Johnson:** Oui, cette confusion a été l'un des facteurs qui ont provoqué l'incident.

**Le sénateur Riley:** Le paragraphe 6(1) est le suivant:

Seuls des citoyens canadiens résidant habituellement au Canada ou les résidents permanents au sens de la Loi sur l'immigration de 1976, résidant habituellement au Canada, peuvent être nommés ou maintenus au Bureau.

Y a-t-il une autre disposition qui expose le niveau de qualification technique exigé des membres du Bureau?

**M. Wilkins:** C'est le paragraphe 4(2), qui est le suivant:

Le gouverneur en conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Cette disposition est un peu vague, j'en conviens. Sa formulation est analogue à celle de la Loi sur le conseil des ports nationaux, et elle signifie que les personnes nommées au Bureau doivent avoir l'expérience nécessaire. Naturellement, il peut s'agir d'expérience dans différents domaines. Par exemple, on pourrait estimer qu'un ancien pilote ou qu'un enquêteur sur les accidents a l'expérience nécessaire. Il pourrait en être de même pour quelqu'un qui possède une formation juridique, en particulier en droit du transport aérien. Les membres seront donc choisis dans différents domaines.

**Le sénateur Riley:** C'est plutôt vague.

**M. Wilkins:** Sans doute, mais il est également dangereux de préciser les choses à l'excès.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous nous indiquer en détail la composition de l'actuel Bureau de sécurité?

**M. Wilkins:** Puis-je demander à M. Johnson de répondre à cette question, sénateur? C'est lui qui dirige ce service, et il le connaît parfaitement.

**M. Johnson:** Le Bureau canadien de la sécurité aérienne se compose actuellement d'un groupe d'enquêteurs sur les accidents, qui se rendent sur place pour étudier chaque situation. Ils sont répartis en deux groupes. Le premier groupe se trouve ici à Ottawa, et il enquête généralement sur les accidents impliquant de gros porteurs. Il est prêt à intervenir 24 heures



## [Text]

ready to move out any time there is an accident. Then we have six regional offices where there are approximately 12 investigators in each office and they handle the 500 to 600 small aircraft accidents that occur across the country each year. In addition to that, there is an analysis group. They take the data from the various accident reports as well as all the information that we can get about aviation safety and put it on a computer base and assemble it. With that they do statistical work and make forecasts and estimates to derive safety recommendations from a large number of occurrences.

We have a laboratory section that is based at Ottawa Airport in the NRC compound and those people do most of the physical analysis—the metallurgy, the various kinds of microscopic examination and the real mechanical detective work. Finally, we have what is called an aviation safety promotion division. They take the results of the investigations and the recommendations that come from all the work we do and ensure that that information is passed on to the pilot community so that all the aviators, the aircraft maintainers and other people in the industry understand all of the things we have uncovered and can conduct their affairs in a safer way than they did in the past.

**Senator Riley:** Does that include the private owner of a single engine plane?

**Mr. Johnson:** That is correct. Every licensed pilot is on a regular distribution list for information from the safety bureau.

**Senator Riley:** When you say “we” with reference to the bureau, to whom does the bureau report and to whom is the bureau responsible?

**Mr. Wilkins:** Perhaps I could try to answer that for you, senator. There is a bit of background to this. The aviation safety bureau organization had been for some time, until approximately a year ago, a part of the Civil Aeronautics Branch of Air Administration in Transport Canada. One of the many reasons that Mr. Justice Dubin recommended an independent aviation safety board was his feeling that an investigative bureau that was part of the regulatory framework was inherently in conflict. That was more the case because the accident investigation bureau was part of the Civil Aeronautics Branch that also makes the rules and regulations. To try to get a little closer, in the absence of legislation, to what Mr. Justice Dubin recommended, the Canadian Aviation Safety Bureau was moved out of the Civil Aeronautics Branch and given a semi-independent status within the air administration. The reporting regulation was shifted directly to the air administrator who is the senior official in charge of the air transportation administration.

**Senator Riley:** With the Department of Transport?

**Mr. Wilkins:** Yes, still in the Department of Transport because we had no legal authority to do anything else. In addition, the administrator, with the agreement of the minister of the day, took one further step, namely, to ask the Accident

## [Traduction]

sur 24 pour se rendre sur les lieux d'un accident. Ensuite, nous avons six bureaux régionaux, qui comptent chacun une douzaine d'enquêteurs et qui doivent s'occuper des 500 à 600 accidents de petits avions qui se produisent chaque année sur l'ensemble de notre territoire. Par ailleurs, il existe un groupe d'analyse qui recueille les données de tous les rapports d'accident et tous les renseignements qu'il peut obtenir à propos de la sécurité aérienne, et il les introduit sur ordinateur. À partir de ces éléments, il établit des statistiques et des prévisions afin de déterminer, à partir d'un grand nombre d'incidents, les recommandations à formuler en matière de sécurité.

Nous avons un laboratoire, qui est installé à proximité de l'aéroport d'Ottawa, sur le complexe du Conseil national de recherches, et auquel est confié l'essentiel des travaux d'analyse matérielle, sur les métaux employés, les examens au microscope et la détection des défaillances mécaniques. Enfin, nous avons le service appelé Division de la sensibilisation à la sécurité aérienne. Ce service réunit les résultats des enquêtes et les recommandations provenant de tout notre travail, et veille à ce que l'ensemble des pilotes canadiens en soient informés, de façon que les pilotes, les mécaniciens et tout le secteur de l'aviation comprennent les résultats de notre travail et puissent faire voler les avions de façon plus sûre.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que ce service s'adresse également aux propriétaires de monomoteurs privés?

**M. Johnson:** Oui. Tous les pilotes licenciés figurent sur la liste de distribution de l'information provenant du Bureau de la sécurité.

**Le sénateur Riley:** Lorsque vous dites «nous» en parlant du Bureau, à qui faites-vous rapport et de qui relève le Bureau?

**M. Wilkins:** Je vais essayer de vous répondre, sénateur, en situant le Bureau dans son contexte. Le Bureau de la sécurité aérienne faisait partie, jusqu'à l'année dernière, de la direction générale de l'aéronautique civile au sein de l'administration canadienne des transports aériens, au ministère des Transports. Un des motifs qui ont incité M. le Juge Dubin à recommander la création d'un Bureau indépendant de la sécurité aérienne, c'est qu'il avait l'impression qu'un organisme d'enquête qui faisait partie d'un organisme de réglementation était fondamentalement en situation de conflit. C'était d'autant plus vrai que le bureau d'enquête sur les accidents faisait partie de la direction générale de l'aéronautique civile, qui est également chargée d'établir des règles et des règlements. En l'absence de mesure législative, on s'est efforcé de suivre de près les recommandations de M. le Juge Dubin en détachant le Bureau canadien de la sécurité aérienne de la Direction générale de l'aéronautique civile, et en lui conférant un statut de semi-indépendance au sein de l'administration des transports aériens. Dès lors, le Bureau a relevé directement du haut fonctionnaire qui dirige l'administration des transports aériens.

**Le sénateur Riley:** Au ministère des Transports?

**M. Wilkins:** Oui, toujours au sein du ministère des Transports, car nous n'étions pas légalement habilités à agir autrement. Par ailleurs, l'administrateur a pris, avec l'approbation du ministre d'alors, une mesure supplémentaire, à savoir qu'il

[Text]

Review Board, which I referred to earlier, to operate notionally in the role of a board of directors for the aviation safety bureau in order to reinforce the independence of the function even though, granted, it was still part of the air administration. That is the situation as it is today. That has had one other benefit, I think, in that, from an administrative point of view, we have isolated in large measure that part of the department which will transfer administratively to the new organization once it is legally constituted. We will just do a notional lift of that whole part of the organization, excise it, and move it over to form the guts of the Canadian Aviation Safety Board.

**Senator Riley:** Who determines whether a matter should be referred to the NRC for investigation?

**Mr. Wilkins:** The National Research Council Aeronautics Establishment would only come into play at the request of the Aviation Safety Bureau.

I should add one other point with respect to the attempt to reinforce the independence of the present Aviation Safety Bureau, and that is that direct delegation was made by the minister to the Director of the Aviation Safety Bureau in respect of accident investigation. We did a number of things to reinforce that.

The Aeronautics Establishment is, basically, a facility that affords some research capacity. It has no direct jurisdiction to investigate accidents.

**Mr. Johnson:** That is correct; the National Research Council has a facility that was developed to analyze cockpit voice recorders and flight data recorders for both the civil aviation and the military aviation components of the Canadian Aviation community.

As the Canadian Aviation Safety Board develops, it will probably develop its own capability to analyze those recorders, as most other major countries do right now.

Possibly I confused you earlier when I said the lab is at the National Research Council compound. The lab is part of the Aviation Safety Bureau and is simply located in a building at the National Research Council compound.

**Mr. Wilkins:** It is out near the wind tunnel at the airport.

Incidentally, Mr. Chairman, we have extended to others and would like to extend to you and members of your committee, should you wish, an opportunity to tour the laboratory facilities of the bureau. They are easily accessible and are among the best—some say they are the best—in the world. Indeed, in a number of recent accidents, the American authorities have asked permission to use our engineering and analytical capabilities. Should you wish to have a guided tour, we would be pleased to arrange it.

**The Chairman:** Thank you for this invitation. I would be very much interested in accepting it myself, and I hope it will be the wish of other members to accept your invitation. It may be very interesting in our consideration of this legislation.

[Traduction]

a demandé au bureau d'enquête sur les accidents, dont j'ai parlé précédemment, de faire office de conseil d'administration du Bureau de la sécurité aérienne, afin de renforcer l'indépendance du service, bien qu'il fasse encore partie de l'administration des transports aériens. Voilà la situation actuelle. A mon avis, le changement a eu un autre avantage: d'un point de vue administratif, nous avons isolé en grande partie ce service du ministère, et il va être transféré administrativement au nouvel organisme, une fois qu'il sera officiellement constitué. D'un point de vue administratif, toute cette partie du ministère va s'en détacher pour former l'essentiel du nouveau bureau canadien de la sécurité aérienne.

**Le sénateur Riley:** Qui décide de soumettre un incident à l'enquête du Conseil national de recherches?

**M. Wilkins:** Le service aéronautique du Conseil national de recherches n'intervient qu'à la demande du Bureau de la sécurité aérienne.

J'ajouterais qu'en ce qui concerne le renforcement de l'indépendance de l'actuel Bureau de la sécurité aérienne, la responsabilité des enquêtes sur les accidents a été déléguée directement par le ministre au directeur du Bureau de la sécurité aérienne. Cette délégation a été renforcée par un certain nombre de mesures que nous avons prises.

Le service aéronautique du Conseil national de recherches constitue essentiellement un service de recherches. Il n'est pas directement compétent pour enquêter sur les accidents.

**M. Johnson:** C'est exact; le Conseil national de recherches s'est doté d'un laboratoire où l'on peut analyser l'enregistrement des communications vocales dans le cockpit et l'enregistrement des données de vols, aussi bien pour l'aviation civile que pour l'aviation militaire du Canada.

Plus tard, le Bureau canadien de la sécurité aérienne se dotera de ses propres installations pour analyser ce genre d'enregistrement, comme cela se passe actuellement dans la plupart des pays industrialisés.

Je vous ai peut-être induit en erreur, tout à l'heure, en disant que le laboratoire faisait partie du complexe du Conseil national de recherches. Ce laboratoire relève du Bureau de la sécurité aérienne, mais il est simplement situé dans un immeuble du complexe du Conseil national de recherches.

**M. Wilkins:** Il se trouve à proximité de la soufflerie.

A ce propos, monsieur le président, nous aimerions vous inviter, si vous le souhaitez, à visiter le laboratoire du Bureau. On peut s'y rendre facilement, et certains le considèrent comme le laboratoire le plus perfectionné au monde. Toujours est-il que les autorités américaines nous ont demandé l'autorisation de l'utiliser à l'occasion d'un certain nombre d'accidents récents. Si une visite guidée vous intéresse, nous nous ferons un plaisir d'en organiser une.

**Le président:** Je vous remercie de cette invitation. Pour ma part, j'ai fort envie de l'accepter, et j'espère que les membres du Comité feront de même. Cette visite pourrait nous être très utile dans l'étude du projet de loi.



[Text]

**Senator Riley:** The Department of Transport has safety investigators—people who do spot checks on aircraft. To whom are they responsible?

**Mr. Wilkins:** Civil aviation inspectors?

**Senator Riley:** Yes.

**Mr. Wilkins:** In a sense, they are safety investigators too because they monitor the operations of airlines, review them from time to time and review their procedures. They worry about the proficiency of pilots and things of that sort. They report to the Civil Aeronautics Branch of Air Administration.

**Senator Riley:** What qualifications do they have? Are they former pilots?

**Mr. Wilkins:** Most of them are.

**Mr. Johnson:** All of those inspectors who fly on aircraft and check the commercial pilots are current pilots, licensed to airline transport pilot standards and are currently qualified on the airplane on which they give the check. If a Boeing 747 crew is being checked, the Department of Transport pilot who is checking that crew is qualified and current on that airplane.

**Senator Riley:** But they are employees of the Department of Transport?

**Mr. Johnson:** Yes, they are and they are part of the regulatory agency, not part of the Aviation Safety Bureau.

**The Chairman:** As a matter of fact, they have no legislative existence.

**Mr. Wilkins:** They come under the Aeronautics Act.

**The Chairman:** They are employees?

**Mr. Wilkins:** Yes.

**Senator Marshall:** In view of the enormity of the various agencies you have mentioned, I should like to see an organizational chart, and then I think I could ask some sensible questions.

Can you explain to me as a layman what this Canadian Aviation Safety Board is going to do that was not done before? Say, for example, there were a crash at Toronto International Airport. Where would this board come into the action? What happened before? How will this improve the situation?

**Mr. Wilkins:** Perhaps we could use as an example the current investigation of the Gimli accident. Perhaps Mr. Johnson could describe how it would be different if it were being investigated by the proposed board rather than the existing bureau.

**Mr. Johnson:** In many respects, the actual investigative work would be very similar, but, when the safety board is formed, the board's investigators will have wider powers than the investigators of Transport Canada. The board's investiga-

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Il y a, au ministère des Transports, des enquêteurs de sécurité qui effectuent des contrôles par sondage. De qui relèvent-ils?

**M. Wilkins:** Voulez-vous parler des inspecteurs de l'aviation civile?

**Le sénateur Riley:** Oui.

**M. Wilkins:** En un sens, ce sont également des enquêteurs de sécurité, car ils contrôlent les activités des compagnies aériennes, ils effectuent périodiquement des inspections et ils étudient leurs méthodes. Ils s'intéressent aux aptitudes des pilotes et à ce genre de choses. Ils relèvent de la direction générale de l'aéronautique civile, à l'administration canadienne des transports aériens.

**Le sénateur Riley:** Quel niveau de qualification ont-ils? S'agit-il d'anciens pilotes?

**M. Wilkins:** Oui, pour la plupart d'entre eux.

**M. Johnson:** Tous les inspecteurs qui montent à bord des avions et qui font passer des épreuves aux pilotes commerciaux sont eux-mêmes des pilotes licenciés selon les normes des compagnies aériennes de transport et ils sont qualifiés pour piloter les avions sur lesquels ils font des vérifications. Lorsque l'équipage d'un Boeing 747 est soumis à une vérification, le pilote du ministère des Transports chargé de cette vérification est qualifié pour piloter l'appareil.

**Le sénateur Riley:** Mais ces pilotes sont employés par le ministère des Transports?

**M. Johnson:** Oui, ils font partie de l'organisme de réglementation, et non pas du Bureau de la sécurité aérienne.

**Le président:** En fait, leurs fonctions ne relèvent pas de la loi.

**M. Wilkins:** Si, ils sont assujettis à la Loi sur l'aéronautique.

**Le président:** Sont-ils employés?

**M. Wilkins:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Compte tenu de la grande quantité des organismes dont vous avez parlé, j'aimerais que vous nous présentiez l'organigramme de votre service de façon que je puisse vous poser des questions judicieuses.

Pouvez-vous m'expliquer quelles vont être les attributions nouvelles du Bureau canadien de la sécurité aérienne? Supposons qu'un avion s'écrase à l'aéroport international de Toronto. Comment le Bureau interviendrait-il? Qu'est-ce qui se serait passé précédemment? Et en quoi la situation va-t-elle s'améliorer?

**M. Wilkins:** Nous pourrions prendre l'exemple de l'enquête actuelle sur l'accident de Gimli. M. Johnson pourrait nous dire en quoi l'enquête serait différente si elle était réalisée par le nouveau Bureau, et non par l'ancien.

**M. Johnson:** A bien des égards, les activités d'enquête seraient semblables, mais lorsque le nouveau Bureau sera constitué, ses enquêteurs auront des pouvoirs plus vastes que ceux de Transport Canada. Ils seront en mesure de mieux



[Text]

tors will have a greater ability to protect the confidentiality of certain information which will make witnesses tend to be more forthcoming.

The process under which the Canadian Aviation Safety Board will operate will, by law, be more open than the present process can be. There is assurance to the public—and perhaps that is one of the biggest differences—that there is independence in the investigation; that the regulatory agency has no stake in the investigation and has nothing to cover or hide.

In the time that I have been with the bureau, there simply has not been a single case of anyone ever attempting to influence the conduct of an investigation. Nevertheless, a public perception that this happens does exist. That was seen to be the reason, or to be reason enough, to create this separate agency.

**Senator Marshall:** What would happen in the case where Air Canada was investigated by an independent body, as was the case recently where a fellow from the United States gave a very good report and yet Air Canada refused to table it? Could your board demand that Air Canada publish that report?

**Mr. Wilkins:** I think that could happen indirectly. That was an internal Air Canada review of its own procedure to try to determine, with the benefit of outside experts, that they were operating properly. It was a report to Air Canada management.

The detailed report was not made public, but, as I understand it, the information that was made public was a fairly extensive summary summary of the findings of the report.

**Senator Marshall:** All we heard was that this fellow said Air Canada was a great airline, the most competent he had ever examined. Air Canada spent a lot of money advertising that across the nation.

**Mr. Wilkins:** I cannot answer the question why they did not make it public. I have my own views as to whether they should or should not have.

It might help to mention one other thing: Air Canada conducted its own review of its own procedures and came to conclusions on the basis of that. Quite independently of that, the Air Administration Branch of the department periodically reviews the procedural operations and practices of any air carrier. As the Minister of Transport announced recently, there is such a review under way now by experts of the department looking themselves, clearly from an independent point of view, at the activities and practices of Air Canada to ensure that they are operating totally in consequence with the regulations that are laid down by the government for the operation of air carriers. That report, the minister has said, will be made public.

**Senator Marshall:** With respect to air search and rescue, there have been various incidents which have resulted in an inquiry where, a year and a half or so later, a report has been prepared. In some such instances the government, for whatever reason, has taken the position that the matter is being investi-

[Traduction]

protéger la confidentialité de certains renseignements, ce qui devrait mettre les témoins en confiance.

Aux termes de la Loi, le Bureau canadien de la sécurité aérienne va travailler plus ouvertement qu'il ne le fait actuellement. Les Canadiens auront l'assurance que l'enquête est menée en toute indépendance; et c'est sans doute là la principale différence. L'organisme de réglementation n'aura plus aucun moyen d'intervenir dans l'enquête ni, de cacher quoi que ce soit.

Depuis que je travaille dans ce Bureau, il n'est pas arrivé une seule fois que quelqu'un du ministère essaye d'intervenir dans une enquête. Néanmoins, le public a l'impression que cette possibilité existe, et on a trouvé que cela suffisait à justifier la création d'un organisme distinct.

**Le sénateur Marshall:** Qu'arriverait-il si Air Canada faisait l'objet d'une enquête par un organisme indépendant, comme dans le cas récent où un Américain a rédigé un très bon rapport qu'Air Canada a refusé de présenter? Est-ce que votre Bureau pourrait exiger qu'Air Canada publie ce rapport?

**M. Wilkins:** Je crois que cela pourrait se faire indirectement. Il s'agissait d'un examen interne des méthodes d'Air Canada, en vue de déterminer, à l'aide de spécialistes de l'extérieur, si la société fonctionnait correctement. Il s'agissait d'un rapport présenté à la direction d'Air Canada.

Le rapport complet n'a pas été rendu public, mais si j'ai bien compris, les renseignements rendus publics constituaient un résumé assez complet des conclusions.

**Le sénateur Marshall:** Tout ce que nous avons entendu dire, c'est que ce monsieur avait dit qu'Air Canada était une très bonne compagnie aérienne, la plus compétente qu'il avait jamais examinée. Air Canada a dépensé beaucoup d'argent pour ce genre de publicité dans tout le pays.

**M. Wilkins:** Je ne peux pas vous dire pourquoi Air Canada n'a pas rendu ce rapport public. J'ai ma propre opinion sur la décision qu'elle aurait dû prendre.

Il pourrait être utile de mentionner autre chose: Air Canada a procédé à un examen de ses propres méthodes et a tiré ses conclusions en conséquence. Tout à fait indépendamment de cela, la Direction de l'administration des transports aériens du ministère passe périodiquement en revue les pratiques et méthodes de fonctionnement des transporteurs aériens. Comme le ministre des Transports l'a annoncé récemment, les spécialistes du ministère examinent actuellement—d'un point de vue indépendant il va sans dire—, les activités et pratiques d'Air Canada, afin de s'assurer de leur conformité aux règlements prescrits par le gouvernement à l'intention des transporteurs aériens. Le ministre a déclaré que ce rapport serait rendu public.

**Le sénateur Marshall:** Pour ce qui est de la recherche et du sauvetage, divers incidents ont donné lieu à une enquête suivie d'un rapport rédigé un an ou un an et demi après. Dans certains cas, pour quelque raison que ce soit, le gouvernement déclarait que l'affaire faisait l'objet d'une enquête plus poussée

[Text]

gated further and that the report cannot be made public. Especially in cases where death is involved, can this safety board insist upon the publication of such reports so that the reasons behind the incident can be isolated and, perhaps, corrected?

**Mr. Wilkins:** In a narrow sense, I believe the answer to that question is no. In a general sense, however, a number of things act together to produce the result that you would like to see, senator. The first is that, if it is a report of the regulatory arm of the Department of Transport, it is the minister's intention to make that report public. Secondly, if the minister had not chosen to do that, it seems to be highly doubtful that we would have any grounds for refusing the production of such a report under the Access to Information Act, which is another legal recourse that pretty well forces that information out into the public domain. Thirdly, it has been the practice—certainly of public commissions of inquiry into such accidents as those occurring in certain rescue operations—to conduct those inquiries in public and to make them public. The only exception would involve investigations into shipping accidents and other incidents in the marine field. These investigations are not required to be made public, but as a matter of policy, I believe that the Ministry of Transport feels they should be made public.

The only real complication in this respect is that which Mr. Johnson alluded to earlier, that is, that accident investigators are generally concerned that if they cannot protect confidentiality, the investigation of the accident will be hampered. If a person, through publicity, public release of names, or other similar circumstances, becomes liable for criminal or civil action, he may not be forthcoming in terms of giving information which may help the accident investigators to discover why the accident occurred. It is the function of the Aviation Safety Board to find out why an accident occurs and to make recommendations to prevent other such accidents occurring in the future.

**Senator Marshall:** Recommendations have been made in the past, and in some cases no action has been taken on the basis of those recommendations because it would be too costly.

**Mr. Wilkins:** Clearly, that is still a possibility. I suppose that economics are always a consideration in deciding whether new measures are to be made mandatory. If they were to be prohibitively expensive or if they might change the entire economic régime under which an air carrier operates, then one would think twice about them and perhaps search for compromises.

**Senator Marshall:** I mention air search and rescue operations because I am convinced, through meetings of the Subcommittee on National Defence and through consultations with the Coast Guard and the Department of Transport itself, that air search and rescue operations in Canada are of a pretty high level. Those who oppose that view, it seems to me, are those who maintain that tracker squadrons are required in every little nook and cranny on the east coast, for example.

[Traduction]

et que le rapport ne pouvait être rendu public. Particulièrement dans des cas où il y a des décès, est-ce que le Bureau peut insister pour que les rapports soient publiés et qu'on puisse ainsi découvrir les causes de l'incident et, peut-être, les corriger?

**M. Wilkins:** Dans un sens restreint, je crois pouvoir répondre non. De façon générale, toutefois, un certain nombre de facteurs combinés permettent d'obtenir le résultat que vous aimeriez voir, monsieur le Sénateur. Tout d'abord, s'il s'agit d'un rapport rédigé par le service de réglementation du ministère des Transports, c'est au ministre qu'il incombe de décider de le rendre public. Deuxièmement, si le ministre en avait décidé autrement, il semble peu probable que nous ayons eu des raisons de refuser la production d'un tel rapport aux termes de la Loi sur l'accès à l'information, cet autre recours juridique qui oblige pratiquement la diffusion de ce genre de renseignements. Troisièmement, la pratique veut—c'est certainement le cas pour les commissions d'enquêtes publiques chargées d'étudier des accidents liés à certaines opérations de sauvetage—que les enquêtes soient publiques et que les conclusions soient rendues publiques. La seule exception viserait les enquêtes relatives aux accidents de bateaux et les autres incidents maritimes. Même s'il n'est pas tenu de rendre ces enquêtes publiques, je crois qu'en principe le ministère des Transports est d'avis qu'elles devraient l'être.

La seule vraie complication à cet égard est celle qu'a indiquée M. Johnston tout à l'heure, c'est-à-dire que les enquêteurs craignent en général que si le caractère confidentiel des renseignements n'est pas assuré, ils seront gênés dans leur enquête. Si un particulier devient passible de poursuites au criminel ou au civil en raison de la publicité, de la publication de noms ou d'autres circonstances similaires, il ne sera sans doute pas disposé à divulguer des renseignements pouvant aider les enquêteurs à découvrir les causes de l'accident. Il incombe au Bureau de la sécurité aérienne de découvrir les causes des accidents et de formuler les recommandations afin d'empêcher qu'ils se reproduisent à l'avenir.

**Le sénateur Marshall:** Des recommandations ont été formulées par le passé et, dans certains cas, aucune mesure n'a été prise parce que la mise en application des recommandations aurait coûté trop cher.

**M. Wilkins:** Évidemment, c'est une autre possibilité. J'imagine que les facteurs économiques entrent toujours en ligne de compte lorsqu'il s'agit de décider s'il faut rendre de nouvelles mesures obligatoires. Si ces mesures coûtent extrêmement cher ou si elles bouleversent complètement le régime économique d'un transporteur aérien, il faudrait alors y penser à deux fois, et peut-être chercher des compromis.

**Le sénateur Marshall:** J'ai soulevé la question de la recherche et du sauvetage parce que je suis convaincu, à la suite de réunions avec le Sous-comité de la défense nationale et de consultations avec la Garde côtière et le ministère des Transports, que les opérations de recherche et de sauvetage menées au Canada sont d'un calibre assez exceptionnel. Ceux qui ne sont pas de cet avis, selon moi, sont ceux qui croient, par exemple, qu'il faudrait des escadrons de localisation dans toutes les criques de la côte est.



[Text]

I notice that clause 39 of this bill deals with the Fishing and Recreational Harbours Act.

**Mr. Wilkins:** Is that a consequential amendment?

**Senator Marshall:** The clause appears at page 25 of the bill and states that the Fishing and Recreational Harbours Act is to be amended. Can you tell me under what circumstances you would become involved in fishing and recreational harbours?

**Mr. Carr:** That clause is effective only in cases where there is an aviation accident involving a harbour. In such cases there would be a mutual interest on the part of both the Canadian Aviation Safety Board and the Department of Fisheries, because there is a harbour involved and there is an aircraft accident involved. All this clause does is establish the rules of precedence. The section that is substituted indicates that the minister responsible for the Fishing and Recreational Harbours Act may not direct an inquiry to be made into an accident that constitutes an aviation occurrence that is being investigated by the board. In other words, two bodies will not be investigating the same occurrence. It is in the case of that overlap of interest or overlap of jurisdiction that the Canadian Aviation Safety Board would have the responsibility to conduct this investigation unencumbered by an identical investigation conducted by another department. That is just one of several consequential amendments to that effect in this bill, senator.

**Senator Marshall:** What is your relationship to the Department of National Defence in the event of any accident involving military aircraft?

**Mr. Wilkins:** The Department of National Defence has authority where there is no involvement beyond the military, but the minute a civilian aircraft or civilian facilities becomes involved, there is joint jurisdiction.

**Senator Steuart:** In subclause 12(2) of the bill, it is stated that the board may investigate an aviation occurrence where a department or the lieutenant governor in council of a province or the commissioner of a territory requests the board to do so. What aviation occurrences does the board automatically investigate? Is there some limit or is it every aviation occurrence that is investigated?

**Mr. Carr:** Legislatively there is no requirement to investigate any particular aviation occurrence.

**Senator Steuart:** Does the same apply even if the occurrence involved a death?

**Mr. Carr:** In a situation involving a death, there is every likelihood that an investigation will be carried out, from historical practice and no doubt from the policy of the board. Legislatively, however, there is not a requirement that any particular type of aviation occurrence be investigated. Clearly, in the past, the more serious accidents have been the focus of investigations. As Mr. Johnson has indicated, however, there are sometimes over 700 accidents which may occur in Canada over the period of a year. That number has probably been beyond the resources available for investigations. Another factor to be borne in mind is that, in many cases, it is fairly

[Traduction]

J'ai remarqué que l'article 38 du projet de loi porte sur la Loi sur les ports de pêche et de plaisance.

**M. Wilkins:** S'agit-il d'une modification corrélative?

**Le sénateur Marshall:** L'article en question se trouve à la page 25 du projet de loi et stipule que la Loi sur les ports de pêche et de plaisance sera modifiée. Pouvez-vous me dire dans quelles circonstances vous vous occuperiez des ports de pêche et de plaisance?

**M. Carr:** Cette disposition ne s'applique qu'en cas d'accident aérien mettant en cause un port. De tels accidents relèveraient à la fois du Bureau canadien de la sécurité aérienne et du ministère des Pêches, parce qu'il s'agirait d'un accident aérien survenu dans un port. Cette disposition ne fait qu'établir les règles de préséance. Le nouvel article porte que le ministre chargé de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance ne peut ordonner la tenue d'une enquête sur un accident qui constitue un fait aéronautique assujéti à une enquête menée par le Bureau. En d'autres mots, deux organismes ne peuvent enquêter sur le même fait. C'est en de tels cas de chevauchement d'intérêt ou de compétence que le Bureau canadien de la sécurité aérienne aurait la responsabilité de mener son enquête sans être gérée par une enquête parallèle menée par un autre ministère. Il s'agit seulement de l'une des nombreuses modifications corrélatives du genre dans le projet de loi, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Quelle est votre situation face au ministère de la Défense nationale en cas d'accident mettant en cause un avion militaire?

**M. Wilkins:** L'affaire relève du ministère de la Défense nationale pour les questions exclusivement militaires, mais dès qu'un avion ou des installations civiles sont en cause, la compétence est partagée.

**Le sénateur Steuart:** Au paragraphe 12(2) du projet de loi, il est stipulé que le Bureau peut enquêter sur un fait aéronautique si un ministère, le lieutenant-gouverneur en conseil d'une province ou le commissaire d'un territoire en fait la demande. Quels faits aéronautiques entraînent automatiquement la tenue d'une enquête par le Bureau? Y a-t-il une limite ou est-ce que chaque fait aéronautique fait l'objet d'une enquête?

**M. Carr:** Du point de vue de la loi, aucun fait aéronautique particulier n'exige une enquête.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce que la situation est la même si un accident a provoqué un décès?

**M. Carr:** En pareil cas, il est tout probable qu'une enquête sera menée, et ce parce que c'est la tradition, et sans aucun doute parce que ce sera la politique du Bureau. Du point de vue de la loi cependant, rien n'oblige la tenue d'une enquête pour aucun type particulier de fait aéronautique. Par le passé, les accidents les plus graves ont évidemment fait l'objet d'enquêtes. Comme l'a indiqué M. Johnston, toutefois, il est arrivé qu'il y ait plus de 700 accidents au Canada en un an. Ce nombre a probablement été trop élevé pour les ressources disponibles affectées aux enquêtes. Il ne faut pas oublier non plus que dans de nombreux cas, il est facile de voir qu'une



[Text]

readily discernible that there would not be a lot to be learned through an investigation since the circumstances leading up to the occurrence were fairly evident. In addition, the new board will have jurisdiction to investigate more than just accidents. It can investigate incidents, i.e., near accidents, and anything that appears to be hazardous that has been brought to the attention of the board through the reporting system. Therefore, the potential number of incidents that could conceivably be investigated would probably greatly exceed 700, and the board will likely have to make a selection.

**Senator Steuart:** If, however, a provincial or territorial government requests the board to make an investigation, it may do so and it may request that the government pay for the investigation?

**Mr. Carr:** That is correct.

**Senator Steuart:** Is that broader or narrower than the act under which the board presently operates?

**Mr. Wilkins:** It is broader, really, because the board is really under no such obligation at present. This provision is somewhat more specific.

**Senator Marshall:** Is Senator Steuart referring to cases in which there is provincial jurisdiction?

**Senator Steuart:** I understand clearly that the board does not investigate every accident or occurrence because that would involve tremendous staff and budget. I wondered, however, why this provision was included in the bill because I am aware that, in the past, investigations have been carried on at the request of provincial governments.

**Mr. Wilkins:** It is not a question of jurisdiction, senator. There is not anything in this area which is exclusively under provincial jurisdiction, because the federal government makes the regulations governing aviation activities under the Aeronautics Act. This provision, however, does allow a province or any other department of government to bring to the attention of the board any incident that those other entities feel ought to be investigated.

**Senator Marshall:** Does that have anything to do with the air ambulance, which is provincially controlled, or the water bombers associated with forestry?

**Mr. Wilkins:** They have to fly according to federal regulations.

**Senator Steuart:** Everything that travels in the air comes under federal regulations.

**Mr. Wilkins:** In terms of how it flies and operates, yes.

**The Chairman:** Mr. Wilkins, in your remarks, you referred to the Dubin Report. Was there any recommendation contained in that report that the Safety Bureau should have jurisdiction to do something concerning the prevention of accidents? It is one thing to investigate an accident after the fact, but I would be more satisfied if something could be done to prevent accidents.

**Mr. Wilkins:** To the best of my recollection there was no recommendation that the board be empowered to make regula-

[Traduction]

enquête ne révélerait pas grand chose, étant donné que les circonstances entourant le fait sont suffisamment évidentes. En outre, les enquêtes du Bureau ne seront pas limitées aux accidents. Il pourra enquêter sur les incidents, c'est-à-dire les accidents évités de justesse, et tout autre élément apparemment dangereux qui aurait été porté à son attention à la suite de rapports. Par conséquent, le nombre possible de faits pouvant faire l'objet d'une enquête dépassera probablement de loin 700, et le Bureau devra sans doute faire un choix.

**Le sénateur Steuart:** Si par contre un gouvernement provincial ou territorial demande au Bureau de mener une enquête, ce dernier peut le faire et demander au gouvernement en question de payer la note?

**M. Carr:** C'est exact.

**Le sénateur Steuart:** Est-ce que l'on exige davantage du Bureau qu'aux termes de la loi qui le régit actuellement?

**M. Wilkins:** En réalité, ses obligations sont plus vastes, parce qu'il n'a aucune obligation de ce genre à l'heure actuelle. Cette disposition apporte en quelque sorte une précision.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que le sénateur Steuart parle des cas où la compétence des provinces est en cause?

**Le sénateur Steuart:** Je comprends fort bien que le Bureau n'enquête pas sur tous les accidents ou faits parce que cela exigerait un personnel et un budget énormes. Je me demande toutefois pourquoi cette disposition a été ajoutée au projet de loi parce que je sais que dans le passé des enquêtes ont déjà été menées à la demande des gouvernements provinciaux.

**M. Wilkins:** Ce n'est pas une question de compétence, sénateur. Rien dans ce domaine ne relève exclusivement des provinces puisque c'est le gouvernement fédéral qui établit les règlements sur l'aviation aux termes de la Loi sur l'aéronautique. Cette disposition permet toutefois aux provinces et aux autres ministères d'attirer l'attention du Bureau sur tout fait qui devrait selon eux faire l'objet d'une enquête.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que cela touche les avions-ambulances, qui sont contrôlés par les provinces, ou les avions vaporisateurs dans le secteur des forêts?

**M. Wilkins:** Ils doivent respecter les règlements aériens fédéraux.

**Le sénateur Steuart:** Tout ce qui vole est visé par les règlements fédéraux.

**M. Wilkins:** Pour ce qui est de la façon de voler et de fonctionner, oui.

**Le président:** Monsieur Wilkins, dans vos observations, vous avez parlé du rapport Dubin. Y avait-il une recommandation dans ce rapport portant que le Bureau de la sécurité devrait être autorisé à intervenir dans le domaine de la prévention des accidents? C'est une bonne chose d'enquêter sur un accident après coup, mais je serais plus heureux si on pouvait faire quelque chose pour prévenir les accidents.

**M. Wilkins:** Si je me souviens bien, aucune recommandation ne portait que le Bureau serait autorisé à établir des

[Text]

tions. Its power to influence a situation exists through its own accident investigation powers, its obligation to make public recommendations, and the obligation of the minister to respond to those recommendations. It was not intended that it be a regulatory body. It was the judge's conclusion that the regulatory function is where it properly belongs, namely, in a department of government, but with the responsibility for accident investigation also resting there, it created conflict, which he was anxious to eliminate. He felt that aviation safety would be enhanced if there were independence in the accident investigatory function, the ability to say what they thought about the safety of the aviation regime, their determination of the causes of particular accidents and the ability to comment on the adequacy of regulations in relation to such safety situations.

**The Chairman:** Is there another division or branch of your department that has anything to do with the prevention of accidents, such as checking on the regulations made by the operators?

**Mr. Wilkins:** Yes. The whole enforcement activity of the civil aeronautics people is directed to the prevention of accidents, as is the branch that deals with legislation and regulations. Basically they take into account the operating conditions of aircraft, and issue regulations which carriers and individual pilots and plane owners have to observe in the course of their flying. The inspectors of the branch, through their periodic monitoring and licensing activities, ensure that pilots and operators perform in a way that is consistent with those standards. If they don't, they can be penalized; they can be brought into court and fined—subject, I must say, to one caveat—this is a plug for the next bill that will come forward—which is that legislative provisions of the Aeronautics Act, which was enacted a long time ago, do not adequately cover the aviation situation as it exists today. Basically it is “model T” legislation. The result is that for some of the things that the department has to regulate, the statutory authority is not adequate; and when we try to lay a charge under a regulation for which the statutory base is inadequate, we do not get very far in court. That is one of our problems at the moment in the enforcement area. Mr. Justice Dubin took the line that the department's enforcement activity was not rigid enough, that we did not enforce our regulations rigidly enough. That is a product of two things; first, the situation that I have just described and the performance, if I may say so, of the courts in determining the seriousness of offences through the size of the fines and penalties they levy; and second, the lack of a sufficient number of trained people to cover the waterfront, so to speak, to enforce all of the regulations with all of the carriers that exist in different parts of the country. We are addressing the former—the question of the legislative base—by revisions to the Aeronautics Act, which are being drafted now and which the minister hopes he will be able to present to Parliament some time next spring. We are hoping to get cabinet approval for that later in the year. Secondly, we have been successful in getting Treasury Board approval for quite substantial additional resources for the air administration to beef up the regulatory function.

[Traduction]

règlements. Son influence découle de ses propres pouvoirs d'enquête sur les accidents, de son obligation de formuler des recommandations publiques et de l'obligation du ministre de donner suite. Le Bureau n'a pas été conçu pour devenir un organisme de réglementation. Le juge a conclu que le rôle de réglementation appartient probablement au bon organisme, notamment un ministère; mais le fait que les enquêtes sur les accidents en relevait également créait des conflits, qu'il voulait éliminer. A son avis, la sécurité aéronautique serait améliorée s'il y avait cet élément d'indépendance en ce qui concerne le rôle d'enquête sur les accidents, si le Bureau avait la possibilité de dire ce qu'il pensait de la sécurité du régime aéronautique, de déterminer les causes d'accidents en particulier et de formuler des observations au sujet du bien-fondé des règlements de sécurité.

**Le président:** Est-ce qu'une autre division ou direction de votre ministère s'occupe de la prévention des accidents, comme la vérification des règlements établis par les exploitants?

**M. Wilkins:** Oui. Toutes les activités de contrôle de l'adhérence aux règlements du personnel de l'aviation civile visent la prévention des accidents, ainsi que celles de la direction chargée de la législation et des règlements. Essentiellement, ils tiennent compte des conditions d'exploitation des avions et émettent des règlements que doivent observer les transporteurs, les pilotes et les propriétaires d'avion pour voler. Les inspecteurs de la direction, dans le cadre de leurs activités périodiques de contrôle et d'émission des licences, s'assurent que les pilotes et les exploitants respectent ces normes. S'ils ne les respectent pas, ils peuvent être pénalisés; ils peuvent être poursuivis devant les tribunaux et recevoir des amendes—je dois dire toutefois qu'ils ont droit à un avertissement. Voici eu passant une publicité pour le prochain projet de loi. Les dispositions de la Loi sur l'aéronautique, qui a été adoptée il y a longtemps, ne conviennent pas à la situation actuelle de l'aviation. Il s'agit essentiellement d'une loi démodée. Dans certains domaines où le ministère doit adopter des règlements il n'a pas le pouvoir législatif nécessaire pour le faire; et lorsque nous essayons de porter des accusations en vertu d'un règlement dont les fondements législatifs sont inadéquats, nous n'avons pas grand succès devant les tribunaux. Il s'agit là de l'un de nos problèmes actuels dans le domaine du contrôle de l'observance des règlements. Le juge Dubin a indiqué que les activités d'application des règlements du ministère n'étaient pas suffisamment rigoureuses, que nous n'appliquions pas nos règlements de façon assez stricte. Il y a deux causes à cela: premièrement, la situation que je viens de décrire et le fait que les tribunaux déterminent la gravité des infractions par l'importance des amendes et des sanctions qu'ils imposent; et deuxièmement, la manque de personnel qualifié pour couvrir tous les fronts, si je puis dire, pour assurer l'observance de la totalité des règlements auprès de tous les transporteurs dans toutes les régions du pays. Nous essayons de résoudre le problème de la défaillance de la base législative en apportant à la Loi sur l'aéronautique des révisions, qui sont actuellement en voie d'élaboration et que le ministre espère pouvoir déposer au Parlement au cours du printemps prochain. Nous espérons



[Text]

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Riley:** In clause 26 there is reference made to the cockpit voice recording. Is that what is generally referred to as the black box?

**Mr. Wilkins:** Yes. One of them. There is a black box carried in aircraft which automatically records a variety of data taken from instruments. The cockpit voice recorder records what is said in the cockpit.

**Senator Riley:** Everything?

**Mr. Wilkins:** Basically yes—everything that is within hearing distance of the microphone. Anything that the pilot speaks into his microphone to his colleagues in the aircraft, to ground controllers, or to other aircraft, is recorded on that. It is subject to a certain time limit. I think it is 30 minutes. In other words, it wipes itself out after 30 minutes. The tape self-erases after 30 minutes. So if there is an accident, the last 30 minutes of conversation in the aircraft is captured on the cockpit voice recorded, provided it is recovered.

**Senator Riley:** With regard to the DC-9 incidents and the deficiency regarding the electrical system in the washrooms, it seems to me that it took quite a while to pinpoint that deficiency. There were several incidents of overheating of the electrical system in the washrooms of the DC-9s. Why would not the inspectors have found that deficiency sooner?

**Mr. Wilkins:** Perhaps I will let Mr. Johnson answer that question. My comment is that I do not think they have yet pinpointed it. In other words, it is taking longer than you think, senator. However, Mr. Johnson can speak to that.

**Mr. Johnson:** Mr. Wilkins is correct in that it has not yet been pinpointed. Investigators in the United States and Canada, working together and exchanging information, have not yet really pinpointed the problem. Certain problems with flush pump motors have been identified, but we are not at all certain that those problems contributed to the fires in those aircraft. There is a potential for fire with some of the things in the motor. Basically the motor does not have protection against overheating, the way it is now built. It does not have anything like the ordinary kitchen kettle that turns itself off when it becomes too hot. In all probability something will be done to provide some protection in those motors; but no one is certain at this point that the motor was really the cause of the problem. The fire in the incident in Cincinnati was so intense and burned away so much of what was there that it was very difficult to tell where it started.

[Traduction]

obtenir l'approbation du Cabinet à ce sujet plus tard cette année. Deuxièmement, nous avons obtenu du Conseil du Trésor l'autorisation d'accroître de façon importante les ressources de l'administration des transports aériens afin d'intensifier les activités de réglementation.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Riley:** L'article 26 définit l'enregistrement pilotage. Est-ce ce que l'on appelle généralement la boîte noire?

**M. Wilkins:** Oui. L'une d'elles. Il y a une boîte noire dans l'aéronef qui enregistre automatiquement différentes données mesurées par les instruments. L'appareil d'enregistrement pilotage enregistre tout ce qui se dit dans le poste de pilotage.

**Le sénateur Riley:** Tout?

**M. Wilkins:** L'essentiel, oui—tout ce qui est à portée de voix du microphone. Tout ce que le pilote dit au micro à ses collègues dans l'aéronef, aux contrôleurs au sol ou à tout autre aéronef est enregistré par cet appareil. La durée d'enregistrement est limitée, je pense, à 30 minutes. En d'autres termes, l'enregistrement disparaît de lui-même après 30 minutes. Le ruban s'efface automatiquement au bout de 30 minutes. Donc, en cas d'accident, les 30 dernières minutes de la conversation qui s'est tenue dans l'aéronef sont conservés dans l'appareil d'enregistrement pilotage, pourvu qu'on le retrouve.

**Le sénateur Riley:** En ce qui concerne les incidents survenus dans des DC-9 et la défectuosité du système électrique dans les toilettes, il me semble qu'il a fallu beaucoup de temps pour repérer le problème. Il y a eu plusieurs cas de surchauffage du système électrique dans les toilettes des DC-9. Les inspecteurs n'auraient-ils pas pu découvrir ce défaut plus tôt?

**M. Wilkins:** Je l'aisserai peut-être à M. Johnson le soin de répondre à cette question. A mon avis, ils ne l'ont pas encore localisé avec précision la source du problème. En d'autres termes, cela prend plus de temps que vous ne le pensez, monsieur le sénateur. Toutefois, M. Johnson peut vous répondre.

**M. Johnson:** M. Wilkins a raison de dire que le problème n'a pas encore été localisé avec précision. Les enquêteurs des États-Unis et du Canada, qui travaillent en collaboration et échangent leurs informations, n'ont pas encore cerné le problème. Certains problèmes dans le moteur de la pompe de la chasse d'eau ont été repérés, mais nous ne sommes pas du tout certains qu'ils soient la cause des incendies dans ces avions. Certains éléments du moteur risquent de provoquer des incendies. En fait, le moteur n'est muni actuellement d'aucun dispositif de protection contre le surchauffage. Il n'est pas doté du mécanisme de la bouilloire électrique ordinaire qui s'éteint quand elle est trop chaude. Selon toute probabilité, des mesures seront prises pour assurer la protection de ces moteurs; mais personne n'ait convaincu dans le moment que le moteur est vraiment la cause du problème. L'incendie de Cincinnati a été si intense qu'il a détruit presque tout et qu'il a été très difficile d'en déterminer l'origine.



[Text]

**Senator Riley:** But in the last incident in which smoke was smelled in the washroom, did they not pinpoint the motor as the problem?

**Mr. Johnson:** They pinpointed that the motor was jammed, overheating and generating smoke, but in the subsequent laboratory testing they were unable to get the motor hot enough to start a fire. So there is a problem with the motors, but no one has established with certainty that the motors have started the fires.

**Senator Riley:** I thought the minister had issued some sort of directive that the heating system be revised.

**Mr. Wilkins:** The minister issued a decree regarding the inspection of the flush pump motors in a particular type of aircraft. In other words, there had to be a more frequent inspection than normally occurred. But that is a general, protective approach, pending further analysis to determine just what element it is in the motors which is defective, if, indeed it is an element in the motors at all as opposed to something surrounding the motors. These are very technical and complex questions which are still being investigated. In the meantime airlines are being asked to inspect these motors more frequently.

**Senator McElman:** Are they not replacing these motors as well?

**Mr. Wilkins:** They haven't been required to replace them yet. I believe Air Canada is looking at other options but, again, it is a question of the expense required to replace something that may not be the fault. You have to establish exactly what it is that you need to replace before you issue a directive on it. As Mr. Johnson says, it may be a question of some sort of thermal protection in the motor apparatus or it may be that the pump becomes more likely of being defective after a certain life, or it may be the wiring leading to the pump or any number of possibilities.

**The Chairman:** As a possible remedy, you could use compressed air to flush the toilets, which would eliminate the danger of fire.

**Senator Marshall:** With regard to my previous question on the relationship between civilians and the military, I am satisfied with the answers. Clause 13(4) deals with visiting military forces. Who is the governing authority in those situations?

**Mr. Wilkins:** Again, it is exactly the same as if it were a Canadian military aircraft. If it is a foreign military aircraft operating in Canada, National Defence would have jurisdiction. I base that on the assumption that we do not normally have foreign military aircraft operating in Canada except with Canadian permission. Such exercises as combined defence manoeuvres or the use of test equipment are covered by agreements of some sort, so in that situation it would be as though they were Canadian military aircraft.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Pourtant, la dernière fois, quand on a détecté de la fumée dans la toilette, n'a-t-on pas déterminé que le moteur était la cause du problème?

**M. Johnson:** On a déterminé que le moteur était bloqué, surchauffé et que de la fumée en sortait, mais, les tests de laboratoire subséquents n'ont pu permettre de déterminer si le moteur était assez chaud pour allumer un incendie. Donc, il y a un problème dans le moteur, mais personne n'a établi avec certitude s'il a provoqué les incendies.

**Le sénateur Riley:** Je pensais que le ministre avait émis une quelconque directive pour que le système de chauffage soit révisé.

**M. Wilkins:** Le ministre a émis un décret pour l'inspection des moteurs des chasses d'eau dans un genre particulier d'aéronef. En d'autres termes, on a dû augmenter la fréquence des inspections. Mais, il s'agit d'une mesure protectrice générale en attendant que les analyses ultérieures permettent de repérer l'élément défectueux dans le moteur ou près du moteur. Il y a des questions très techniques et très complexes qui sont encore à l'étude. Pour le moment, les compagnies aériennes sont tenues d'inspecter ces moteurs plus fréquemment.

**Le sénateur McElman:** Ne remplacent-elles pas les moteurs aussi?

**M. Wilkins:** On ne leur a pas encore demandé de le faire. Je crois qu'Air Canada envisage d'autres solutions mais, encore une fois, on doit tenir compte du coût de remplacement d'un appareil qui n'est peut-être pas la source du problème. Il faut établir avec exactitude ce qui doit être remplacé avant d'émettre une directive à ce sujet. Comme M. Johnson l'a dit, c'est peut-être la protection thermique du moteur qui cause le problème ou la pompe qui risque de faire défaut plus souvent après un certain temps, ou autre chose. Ce peut être les fils reliés à la pompe et il y a bien d'autres possibilités.

**Le président:** Comme solution possible, vous pourriez utiliser de l'air comprimé comme chasse d'eau pour éliminer les risques d'incendie.

**Le sénateur Marshall:** En ce qui concerne ma dernière question au sujet des rapports entre les civils et les militaires, je suis satisfait de la réponse. Le paragraphe 13(4) traite des forces militaires étrangères. Qui détient l'autorité dans ce cas?

**M. Wilkins:** Encore une fois, c'est exactement comme s'il s'agissait d'un aéronef des forces canadiennes. S'il s'agit d'un aéronef d'une force étrangère œuvrant au Canada, son cas relèverait de la Défense nationale. Ma réponse suppose qu'il n'y a pas normalement d'aéronef d'une force étrangère œuvrant au pays sans la permission du Canada. Des exercices, comme des manœuvres de défense combinées ou l'utilisation de matériel d'essai sont régis par des ententes quelconques de sorte que ce serait tout comme s'il s'agissait d'un aéronef militaire canadien.

[Text]

**Senator Marshall:** Can you explain what went on in Cincinnati? Who represented Canada's interests in the investigation of that incident?

**Mr. Wilkins:** The jurisdiction is that of the country where the accident occurs. After that first basic criterion it is a question of mutual collaboration, and there was a great deal of that in this incident. Perhaps Mr. Johnson could comment on that matter because I think it is an excellent example of the sort of collaboration that goes on among the accident investigation authorities.

**Mr. Johnson:** As Mr. Wilkins just said, the country in which the accident occurs conducts the investigation. The country that owns the aircraft has the right to send what is called an accredited representative and that representative is one of the staff members of the Aviation Safety Bureau. In this case, that person represented all the Canadian interests, the interests of Air Canada and of everybody else in Canada who felt they had an interest in the investigation, and he acted as the point of co-ordination. He also offered the resources of our laboratory and any other investigative facilities we could provide to assist in the investigation. Fairly extensive use was made of our laboratory facilities. Some parts of the aircraft were sent to Canada and examined here on behalf of the National Transportation Safety Board.

Later on in the process there was a public hearing. Canada was invited to send an accredited representative to that public hearing, which was really beyond the obligation that exists under the ICAO agreement. There is a very strong feeling that since both countries operate very similar airplanes under similar conditions, the best we can do is co-operate and join forces on these investigations. We have gone so far as to discuss laboratory equipment in the two countries to specialize in certain areas, because neither country can afford all the equipment necessary.

**Senator Marshall:** What would happen if the United States said that it was a clear case of neglect and Canada did not agree?

**Mr. Johnson:** I don't know what would happen. What happens in the investigation is that our representatives sit through the whole thing. Toward the end of the investigation they will develop what is called a draft report. We get an opportunity to comment on that report. Traditionally, the United States has been very receptive to our comments. Both agencies are interested in determining what has happened and what needs to be done to prevent such an accident; in other words, since they are concerned with accident investigation and prevention of further accidents, litigation and blame do not really enter into the accident investigation reports. Since both groups are looking for the real cause of the accident, if either side has information, it will share it with the other. We always seem to come to a compatible conclusion.

**Senator Marshall:** Using the chairman's example of preventive methods, would it be the department's responsibility to take a look at an aircraft before it is declared airworthy, if, say, Air Canada were to buy five new aircraft?

[Traduction]

**Le sénateur Marshall:** Pouvez-vous expliquer ce qui s'est produit à Cincinnati? Qui a défendu les intérêts du Canada dans cette enquête?

**M. Wilkins:** L'autorité appartient au pays où l'accident s'est produit. Ceci dit, c'est une question de collaboration mutuelle qui a été très grande dans ce cas. M. Johnson pourrait peut-être répondre à cette question car, je pense, que l'affaire du Cincinnati illustre très bien le genre de collaboration qui s'établit entre les autorités chargées d'enquêter sur les accidents.

**M. Johnson:** Comme M. Wilkins vient de le dire, c'est le pays où s'est produit l'accident qui est chargé de mener l'enquête. Le pays propriétaire de l'aéronef a le droit d'envoyer ce que l'on appelle un représentant accrédité qui est un employé du Bureau canadien de la sécurité aérienne. En l'occurrence, notre envoyé représentait tous les intérêts canadiens, les intérêts d'Air Canada et de quiconque au Canada estimait avoir un intérêt dans cette affaire et il agissait comme coordonnateur. Il a aussi offert les ressources de notre laboratoire et toute autre installation dont nous pouvions disposer pour aider au déroulement de l'enquête. Nos laboratoires ont été assez largement utilisés. Certaines pièces de l'aéronef ont été envoyées au Canada et examinées ici au nom du Bureau national de la sécurité dans les transports.

Plus tard, il y a eu une audience publique. De nouveau, le Canada a été invité à y envoyer un représentant accrédité, ce qui n'est vraiment pas obligatoire conformément à l'entente de l'OACI comme ils utilisent des avions très semblables dans des conditions similaires, les deux pays sont convaincus qu'il vaut mieux qu'ils coopèrent et unissent leurs efforts dans cette enquête. Ils ont été jusqu'à discuter du matériel de laboratoire que chacun d'eux devrait se réserver étant donné que ni l'un ni l'autre ne peut se permettre de se procurer l'équipement nécessaire.

**Le sénateur Marshall:** Qu'arriverait-il si les États-Unis concluaient à un cas évident de négligence et que le Canada n'était pas d'accord?

**M. Johnson:** Je ne sais pas ce qui se produirait. Notre représentant assiste à tous les travaux de l'enquête. Vers la fin, les enquêteurs rédigeront un projet de rapport. Nous aurons l'occasion de nous prononcer sur ce rapport. Par le passé, les États-Unis ont très bien accueilli nos observations. Les deux organismes veulent savoir ce qui s'est produit et ce qu'il faut faire pour prévenir un accident; en d'autres termes, comme il s'agit de l'enquête sur un l'accident et de la prévention d'éventuels accidents, la question de litige et de blâme n'a pas vraiment sa place dans le rapport. Comme les deux groupes cherchent à connaître la cause réelle de l'accident, ils sont tous les deux prêts à partager l'information qu'ils ont. Nous semblons toujours aboutir à une conclusion compatible.

**Le sénateur Marshall:** Pour reprendre l'exemple du président concernant les méthodes de prévention, est-ce au ministère qu'il appartient d'inspecter un aéronef avant de le déclarer apte à voler si, disons, Air Canada devait en acheter cinq nouveaux?



[Text]

**Mr. Wilkins:** By type, yes. If, for example, Air Canada and Pacific Western Airlines decided to purchase some Boeing 767s they could not be flown in Canada without the permission of Air Transportation Administration Division of the department. These aircraft have to receive airworthiness certificates.

**The Chairman:** Do you mean a Canadian certificate?

**Mr. Wilkins:** Yes. That Canadian certificate is issued after the Canadian authorities have satisfied themselves the aircraft meets all our standards. This can be done in two ways. First, there can be liaison with the American agency to establish the basis on which they may have granted the airworthiness certificate to the aircraft and the extent to which they satisfy our conditions. Second, in those instances where we have clearly identified conditions or circumstances that differ from American conditions or are additional to them, such as requiring an additional feature on the aircraft or some operating procedure, they can be specified to the manufacturer. In the case of the Boeing 767, there are about 30 special Canadian conditions which go beyond those that apply to the Federal Aviation Administration airworthiness certification procedure. Those were talked through with the manufacturer and we were left in the end with three or four significant elements which were not readily resolved and for which the aircraft manufacturer had to do something—either with respect to an equipment feature or testing—to prove that the aircraft could satisfy those particular conditions. Only after that was demonstrated to the airworthiness experts in the department was the airworthiness certificate granted to the aircraft. Only then could the airline fly the aircraft in commercial service in Canada. Basically, it was being flown before in non-commercial service, testing and the like, with the permission of the air administration. However, it had to be demonstrated that all those conditions were met before it could be put into commercial service.

**Senator Marshall:** The witnesses have been very convincing, Mr. Chairman. If only they could bring the figures down.

**Mr. Wilkins:** I think there is another body dealing with that.

**Senator Riley:** I want to ask the witnesses about the bulk purchase of aircraft. I take it, when you were speaking about the airworthiness of the 767, that those aircraft were not inspected?

**Mr. Johnson:** There are two kinds of inspection. First, there is an inspection to allow the type of aircraft into the country. Second, there are individual inspections conducted for individual aircraft as they are delivered, put into operation and maintained. No aircraft goes into operation without being thoroughly checked over first.

**Senator Riley:** By Transport Canada?

**Mr. Johnson:** By Canadian authorities. In some cases it will be Transport Canada airworthiness staff who perform the inspection and in other cases it will be the staff of the air carrier, who have been certified to operate and perform certain

[Traduction]

**M. Wilkins:** Pour chaque type d'aéronef, oui. Si, par exemple, Air Canada et la compagnie aérienne Pacific Western décidaient d'acheter des Boeing 767, ceux-ci ne pourraient voler au Canada sans la permission de l'administration des transports aériens du ministère. Ces aéronefs doivent obtenir des certificats de navigabilité.

**Le président:** Voulez-vous dire un certificat canadien?

**M. Wilkins:** Oui. Le certificat canadien est délivré une fois que les autorités canadiennes se sont assurées que l'aéronef répond à toutes nos normes. Cette formalité peut se faire de deux façons. Dans le premier cas, on peut consulter l'organisme américain pour connaître les critères qu'il a utilisés pour accorder le certificat de navigabilité à l'aéronef et déterminer dans quelle mesure ils correspondent à nos conditions. Le deuxième cas est celui où nous nous sommes indubitablement en présence de conditions et de circonstances différentes de celles des États-Unis ou plus nombreuses, comme un dispositif de plus dans l'aéronef ou une mode d'utilisation qui peut être précisé au fabricant. Dans le cas du Boeing 767, le Canada a fixé quelque 30 conditions de plus que l'administration fédérale des transports aériens américaine pour l'obtention d'un certificat de navigabilité. On en a parlé avec le fabricant. En fin de compte, il y avait trois ou quatre éléments importants qui n'ont pu être facilement résolus et au sujet desquels le fabricant devait intervenir—soit au sujet d'un dispositif ou d'un essai—pour prouver que l'aéronef satisfaisait aux conditions. Ce n'est qu'après avoir convaincu les experts de la navigabilité du ministère que le certificat de navigabilité a été accordé à l'aéronef. Ce n'est qu'à partir de ce moment que la compagnie aérienne a utilisé l'aéronef pour ses vols commerciaux au Canada. En fait, il était utilisé auparavant pour des vols non commerciaux, des essais et d'autres vols du genre, avec la permission de l'administration des transports aériens. Toutefois, il fallait démontrer que l'aéronef répondait à toutes les conditions avant de pouvoir l'utiliser pour des vols commerciaux.

**Le sénateur Marshall:** Les témoins ont été très convainquants, monsieur le président—si seulement ils pouvaient nous donner des chiffres.

**M. Wilkins:** Je pense que c'est un autre organisme qui occupe de cette question.

**Le sénateur Riley:** Je veux poser une question aux témoins sur l'achat en gros d'aéronefs. Quand vous parliez de la navigabilité des Boeings 767, je suppose que ces aéronefs n'étaient pas inspectés?

**M. Johnson:** Il y a deux sortes d'inspection. La première a pour but d'autoriser l'utilisation de ce genre d'aéronef au pays. La deuxième est une inspection individuelle effectuée chaque fois qu'un aéronef est livré, mis en service et entretenu. Aucun aéronef ne vole sans avoir d'abord été vérifié à fond.

**Le sénateur Riley:** Par Transports Canada?

**M. Johnson:** Par les autorités canadiennes. Dans certains cas, par le personnel de Transports Canada chargé de la navigabilité et dans d'autres par le personnel du transporteur aérien qui a été accrédité pour procéder à certaines vérifica-



[Text]

checks on behalf of the department. A certain amount of this type of work is delegated to the larger companies where it is shown that they are competent.

**Mr. Wilkins:** With respect to a carrier such as Air Canada, we would not inspect every single aircraft which it brings into service. We would delegate that responsibility to Air Canada. Under certain specified conditions aircraft can be certified by particular individuals to whom the responsibility has been delegated in order to maintain that certain inspection procedures are followed.

**The Chairman:** When an airworthiness certificate is issued by a surveyor from a foreign country, even if he is certified by the Department of Transport, is there any supervision of the work performed by this foreign surveyor on the part of the department?

**Mr. Wilkins:** The basic answer is we do not automatically accept the airworthiness certificate of another country.

**The Chairman:** Even if the surveyor has been certified by the Department of Transport?

**Mr. Wilkins:** Not until that has been done by DOT. With some countries, and the Americans are a case in point, given their capability to test and inspect an aircraft type for airworthiness, we follow the practice of accepting what they have done, to the extent it meets Canadian conditions. Their knowledge is every bit as good as ours, it not better. If there are certain Canadian conditions beyond those which normally apply in the United States, for example, it would be our responsibility to certify those directly.

In this regard it is worthwhile to refer back to Mr. Justice Dubin who commented extensively in his second volume on airworthiness questions. He indicated that in his view the department was attempting to tread over the same ground as the Americans far more than was necessary. He said that there is a basic level of competence which can be taken as a given and what the Americans do should not have to be redone by way of certification processes when you know the competence of that sister organization. He did accept that there are Canadian requirements which might apply where we should step in and perform, if you like, a hands-on testing and certification. This represents a somewhat more economical approach than trying to duplicate everything the Americans do. The same might be true of other countries where we have the same confidence in procedures which are followed there with respect to airworthiness certification.

**The Chairman:** Under this proposed bill, if a Canadian military aircraft is involved in an accident at an airport operated by the Department of Transport would the two organizations be involved in the investigation of such an accident?

**Mr. Johnson:** What is intended to happen in that circumstance is that the activities of the two agencies would be co-ordinated in order that the military people would conduct the investigation into the military accident and the board would conduct an investigation into anything involving civil

[Traduction]

tions au nom du ministère. Une certaine partie de ce travail est délégué aux grosses compagnies réputées avoir la compétence pour le faire.

**M. Wilkins:** Dans le cas d'un transporteur comme Air Canada, nous n'inspecterions pas chaque aéronef qu'il met en service. Nous lui déléguerions cette responsabilité. Dans certaines conditions bien particulières, l'aéronef peut-être accrédité par des particuliers à qui l'on a délégué le pouvoir de veiller à ce que les méthodes d'inspection soient suivies.

**Le président:** Quand un certificat de navigabilité est délivré par l'expert d'un pays étranger, même accrédité par le ministère des Transports, le ministère supervise-t-il son travail?

**M. Wilkins:** En règle générale, nous n'acceptons pas les certificats de navigabilité des autres pays de façon systématique.

**Le président:** Même si l'expert est accrédité par le ministère des Transports?

**M. Wilkins:** Oui, tant que l'inspection n'aura pas été faite par le M.D.T. Pour certains pays, et le cas des États-Unis est typique, compte tenu des moyens dont ils disposent pour mettre à l'essai et inspecter les aéronefs en vue d'en vérifier la navigabilité, nous acceptons leurs conclusions dans la mesure où les conditions canadiennes sont respectées. Leurs connaissances sont aussi bonnes que les nôtres sinon meilleures. Si le Canada a des conditions autres que celles qui s'appliquent habituellement aux États-Unis, par exemple, il nous incombera de les vérifier directement.

A ce sujet, il est utile de se rapporter au deuxième livre du juge Dubin qui traite longuement des questions de navigabilité. Il indique que le ministère tentait, à son avis, d'empiéter plus que nécessaire sur le terrain des Américains. Il ajoute qu'il faut quand même compter sur un certain niveau de compétence des autres autorités et que nous n'avons pas à refaire tout le processus de certification déjà fait par les Américains, surtout lorsqu'on connaît déjà leur compétence. Il reconnaît le fait qu'il existe certaines conditions qui s'appliquent au Canada et que nous pourrions procéder, si vous le voulez, à des essais pratiques, en vue de la certification. Cette façon d'agir serait sans doute plus économique que de faire double emploi avec tout ce que font les Américains. La même chose pourrait s'appliquer aux autres pays dont les méthodes d'essai concernant le certificat de navigabilité nous inspirent la même confiance.

**Le président:** Aux termes du présent projet de loi, si un aéronef militaire canadien est impliqué dans un accident à un aéroport relevant du ministère des Transports, les deux organismes enquêteront-ils sur cet accident?

**M. Johnson:** Dans ces circonstances, l'intention est qu'il y ait coordination des activités des deux organismes afin que les autorités militaires conduisent une enquête en ce qui concerne l'accident militaire et le Bureau en ce qui concerne la propriété civile. Les dispositions du projet de loi prévoient que les deux

[Text]

property. The provisions of this bill require that the two agencies co-ordinate their efforts and share information, excepting that information which affects national security.

**The Chairman:** In a case such as that there would be a report by the board with respect to such an occurrence?

**Mr. Johnson:** That is right. As a matter of practice we work fairly closely with the investigation agency of the military. Many of our investigators come from the military in the first place. We share certain equipment and facilities with the military. For example, they have better X-ray equipment than we have so, if something needs to be X-rayed, we will send it to them. We have a better electron microscope, and they will send things to us to look at. All in all it works in a very constructive way.

**Senator Adams:** Mr. Chairman, my question deals with clause 12(2). This subclause provides that the board may investigate an accident in the Yukon Territory or the Northwest Territories at the request of the Commissioner. Can you expand somewhat with respect to that clause?

**Mr. Wilkins:** The board could investigate without the Commissioner requesting such an investigation. That provision is in the bill to provide for those instances where the board decides it does not want to investigate an accident because it does not consider that it would be a useful investigation with respect to its resources. Perhaps such an occurrence is the same as another, or perhaps it is a minor occurrence, or something along those lines. Should the commissioner request such an investigation, the board may decide to conduct one.

**Senator Adams:** Is this clause dealing with commercial aircraft or private aircraft?

**Mr. Wilkins:** It does not matter which.

**Senator McElman:** You are familiar with the control tower operations at Dorval airport, I take it?

**Mr. Wilkins:** Yes.

**Senator McElman:** Would it be Ministry of Transport people who handle the control of emergency vehicles at Dorval airport?

**Mr. Johnson:** Yes.

**Senator McElman:** Would it also be Ministry of Transport people who handle instructions given to commercial aircraft crews?

**Mr. Wilkins:** Yes.

**Senator McElman:** What languages are used?

**Mr. Wilkins:** The language of the operator of the aircraft is used. In other words, either language will be used.

**Senator McElman:** What about the ground crews, such as emergency vehicle crews and fire trucks?

**Mr. Wilkins:** Basically the same, as far as I know, senator. I would not swear to that on a Bible, but I believe the same applies. Normally, the ground vehicles are not controlled by

[Traduction]

organismes coordonneront leurs efforts et partageront les renseignements obtenus, à l'exception de ceux qui touchent à la sécurité nationale.

**Le président:** Dans un tel cas, le Bureau devrait faire rapport sur ce fait aéronautique?

**M. Johnson:** C'est exact. En pratique, nous travaillons en étroite collaboration avec les enquêteurs militaires. En fait, un grand nombre de nos enquêteurs viennent du secteur militaire. Nous partageons certaines pièces d'équipement et installations avec les militaires. Ainsi, ces derniers ont un meilleur équipement de radiographie que nous; nous faisons ainsi parfois appel à eux. Nous avons un meilleur microscope électronique, et ils ont ainsi recours à nos services. En fait, tout fonctionne d'une façon très constructive.

**Le sénateur Adams:** Monsieur le président, ma question se rapporte au paragraphe 12(2). Il prévoit que le Bureau peut, à la demande du commissaire, enquêter sur un fait aéronautique dans le Territoire du Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest. Pourriez-vous préciser davantage cette disposition?

**M. Wilkins:** Le Bureau pourrait enquêter sans qu'il y ait une demande du commissaire. Cette disposition figure dans le projet de loi afin de prévoir les cas où le Bureau décide de ne pas enquêter sur un accident parce qu'il considère que ce ne serait pas utile par rapport à ses ressources. Il se peut qu'un fait aéronautique semblable se soit déjà produit, ou qu'il s'agisse d'un fait aéronautique peu important. Mais si le commissaire en fait la demande, le Bureau peut décider d'enquêter.

**Le sénateur Adams:** Cet article concerne-t-il les aéronefs commerciaux ou les avions privées?

**M. Wilkins:** Cela ne fait aucune différence.

**Le sénateur McElman:** Vous connaissez bien le fonctionnement de la tour de contrôle à l'aéroport de Dorval, n'est-ce pas?

**M. Wilkins:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Est-ce que ce sont les employés du ministère des Transports qui contrôlent les véhicules prioritaires à l'aéroport de Dorval?

**M. Johnson:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Est-ce que ce sont aussi les employés du ministère des Transports qui donnent les instructions à l'équipage des avions civils?

**M. Wilkins:** Oui.

**Le sénateur McElman:** Quelle langue utilisent-ils?

**M. Wilkins:** Ils utilisent la langue du pilote de l'aéronef. En d'autres termes, l'une ou l'autre langue peut être utilisée.

**Le sénateur McElman:** Et les équipes terrestres comme les employés qui conduisent les véhicules prioritaires et les camions de pompiers?

**M. Wilkins:** C'est pratiquement la même chose, autant que je sache, sénateur. Je ne le jurerai pas sur la bible, mais je crois que les mêmes règles s'appliquent. Normalement, les



[Text]

the air tower. They are controlled by a ground controller who co-ordinates his actions with the air traffic control situation.

**Senator McElman:** Yes, but are they in the same physical room together, if you will?

**Mr. Wilkins:** Not necessarily.

**Senator McElman:** I am told that they are at Dorval. Do you confirm that?

**Mr. Carr:** That is right, senator.

**The Chairman:** Does your aeronautic branch require that the operator of an aircraft report any defect in any part of the equipment of an aircraft?

**Senator McElman:** Mr. Chairman, I am on a line of questioning here. I would like to finish.

**The Chairman:** I am sorry. Excuse me. Go ahead, I thought you were through, senator.

**Senator McElman:** No, you got me started, Mr. Chairman. I am far from finished.

On the 29th day of September, 1983, a Thursday, together with three other parliamentarians, I was on board an EPA aircraft departing Dorval Airport for Fredericton, New Brunswick, and we had achieved what I judged to be very close to our take-off speed. Very suddenly, without warning, the power was reduced; the engines' thrust was reversed and the brakes were thrown on in a fashion I have never experienced in some 40-odd years of flying. It was quite a startling experience and we were told that there was a traffic problem on the runway. We saw immediately an emergency vehicle crossing in front of the aircraft.

**Mr. Wilkins:** When you say, "emergency vehicle", do you mean a vehicle with a light flashing or something like that, or was it a fire truck, do you know?

**Senator McElman:** Yes, it was a fire truck. The pilot or first officer explained on the intercom that this was the case, and that everything was all right. We puffed off and started back into our take-off position to recommence our run for take-off. The pilot or first officer then came back on the intercom and said, "We had an emergency vehicle on the runway and we had to stop.", and after a short pause he said, "The language problem".

I waited until we arrived at Fredericton, quite thankful that we had arrived, and then I went forward to the cabin and asked the officials there to explain what they had meant. The pilot and first officer explained to me that ground crew at Dorval Airport were being controlled, if I could use that word, in the French language and commercial aircraft were being controlled in the English language. They were both operating from the same control room, within physical touching distance of one another; that the aircraft, which was Flight PV 107, had received clearance for take-off and that the emergency vehicle had received clearance at the same time to cross the runway in front of that aircraft; that the speed of the emergency vehicle was such that it could not stop, so the aircraft had to

[Traduction]

véhicules terrestres ne sont pas contrôlées par la tour de contrôle, mais par un contrôleur au sol qui coordonne ses instructions avec celles du contrôleur de la circulation aérienne.

**Le sénateur McElman:** Oui, mais physiquement, les deux occupent le même bureau, n'est-ce pas?

**M. Wilkins:** Pas nécessairement.

**Le sénateur McElman:** On me dit qu'ils sont à Dorval. Pouvez-vous le confirmer?

**M. Carr:** C'est exact, sénateur.

**Le président:** Votre Direction de l'aéronautique exige-t-elle que le pilote d'un aéronef fasse rapport au sujet de toute partie défectueuse de l'équipement de l'aéronef?

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, j'aimerais continuer dans la même ligne de pensée.

**Le président:** Excusez-moi. Continuez, je pensais que vous aviez fini, sénateur.

**Le sénateur McElman:** Non, monsieur le président, je suis loin d'avoir fini.

Le 29<sup>ème</sup> jour de septembre 1983, un jeudi, j'étais, avec trois autres parlementaires, à bord d'un aéronef d'EPA, en partance de l'aéroport de Dorval pour Frédéricton, Nouveau-Brunswick, et nous avions atteint ce qui me semblait être presque la vitesse de décollage. Soudainement, sans avertissement, il y a eu perte de vitesse; les moteurs ont ralenti et les freins ont été appliqués d'une façon que je n'avais jamais vue durant les quelque 40 années que j'ai voyagé en avion. Cela a été une expérience effroyable, et on nous a dit qu'il s'agissait d'un problème de circulation sur la piste de décollage. Nous avons aussitôt aperçu un véhicule prioritaire qui traversait la piste juste devant l'aéronef.

**M. Wilkins:** Lorsque vous dites «véhicule prioritaire», s'agit-il d'un véhicule muni d'un phare à feu clignotant du genre, ou d'un camion de pompiers, le savez-vous?

**Le sénateur McElman:** Oui, il s'agissait d'un camion de pompiers. Le pilote ou le second a expliqué par intercom que c'était bien le cas, et que tout était rentré dans l'ordre. Il a recommencé la manœuvre de décollage. Le pilote ou le second a déclaré par intercom qu'il y avait un véhicule prioritaire sur la piste de décollage et qu'ils avaient dû arrêter, et après une courte pause, il a ajouté: «Problème linguistique».

J'ai attendu d'être arrivé à Frédéricton, et je me sentais bien soulagé, puis je suis allé dans la cabine et j'ai demandé aux officiers d'expliquer ce qu'ils avaient voulu dire. Le pilote et le second m'ont expliqué que l'équipe au sol à l'aéroport de Dorval était contrôlée, si je puis utiliser ce terme, en langue française, et que l'aéronef commercial était contrôlé en anglais. Les deux contrôleurs étaient dans la même salle de contrôle à peu de distance l'un de l'autre; l'aéronef, vol PV 107, avait reçu l'autorisation de décoller et le véhicule prioritaire avait reçu en même temps l'autorisation de traverser la piste devant l'aéronef; le véhicule prioritaire allait à une vitesse telle qu'il ne pouvait s'arrêter, donc l'aéronef a dû appliquer les freins. Heureusement, il a pu le faire. On m'a dit de ne pas



[Text]

stop. Fortunately, we did. I was told not to be concerned because this had already been made the subject of an investigation. I explained to them that I was concerned, because I commute every week through Dorval on this same flight.

Later, I filed a letter on this matter with the Minister of Transport, asking for an investigation and report. Is that the correct department with which to file such a complaint, or is there some other agency I should have dealt with?

**Mr. Wilkins:** My first comment, senator, is that I appreciate your concern, and the details you have provided will certainly help us to track down the situation and give you a further report on it.

In answer to your specific question, yes, I think filing your letter with the Minister of Transport was the proper thing to do. I have not seen your letter, which I would not in the normal course of things, but I can check whether it has gone to the air administration authorities for comment and investigation, as necessary. Did you write your letter around that date, or shortly thereafter?

**Senator McElman:** This incident occurred on Thursday, September 29, and my letter was dated either the 4th or the 5th of October.

**Mr. Wilkins:** It is difficult for me to comment further on the details of it. I do not have personal knowledge of the precise location of the ground and air traffic controllers at Dorval Airport. Mr. Carr has been there recently, I think, and, if he confirms that, I am sure it is so. Neither do I know the precise arrangements for inter-coordination between the two modes, the traffic on the ground and the traffic in the air at Dorval, but, if you will allow me the time, I will be pleased to give you a detailed response.

**Senator McElman:** This is now the 18th day of October, and I filed my letter, I believe, on the 4th. Since I have to commute back through Dorval Airport again this Thursday, I would appreciate if you would look into the matter rather quickly.

**Mr. Wilkins:** If you tell me the time you will be leaving Ottawa on Thursday, I will try to get you an answer by then.

**The Chairman:** We leave around 4.15 p.m., if Air Canada is on time.

**Mr. Wilkins:** I shall do my best to have an answer for you by then.

**The Chairman:** Any further questions, Senator McElman?

**Senator McElman:** No thank you, Mr. Chairman.

**Senator Bell:** What section of this bill covers the security staff who search baggage or is that area covered in the bill? I could not see any reference to it at all.

**Mr. Wilkins:** This is rather a confused area, because the security check personnel are provided by the carriers at the airport. However, I will let Mr. Johnson comment on that, if I may.

[Traduction]

m'inquiéter parce que cet incident avait déjà fait l'objet d'une enquête. J'ai expliqué que j'étais inquiet, parce que je fais ce trajet chaque semaine en passant par Dorval pour prendre le même vol.

Plus tard, j'ai envoyé une lettre à ce sujet au ministre des Transports, lui demandant de faire enquête et rapport. Est-ce bien à ce ministère que l'on doit porter plainte, ou devrais-je m'adresser à un autre organisme?

**M. Wilkins:** Je vais d'abord vous dire, sénateur, que je comprends votre inquiétude, et les détails que vous avez donnés nous aideront certes à faire enquête sur la situation et à vous en faire rapport.

En réponse à votre question précise, oui, je crois que c'était bien ce qu'il fallait faire que d'adresser une lettre au ministère des Transports. Je n'ai pas vu votre lettre, ce qui est dans les procédures normales, mais je peux vérifier pour savoir si elle a été transmise aux autorités en aéronautique pour commentaires et enquête, s'il y a lieu. Avez-vous envoyé votre lettre à la date de cet incident ou peu après?

**Le sénateur McElman:** Cet incident s'est produit le jeudi 29 septembre, et ma lettre portait la date du 4 ou du 5 octobre.

**M. Wilkins:** Il m'est assez difficile de commenter davantage sur les détails de cet incident. Je ne sais pas exactement quel est le lieu précis où se trouvent les contrôleurs de la circulation aérienne et terrestre à l'aéroport de Dorval. M. Carr y est allé récemment, je crois, et s'il le confirme, je suis sûr que c'est ainsi. Je ne connais pas non plus les méthodes précises de coordination entre la circulation terrestre et la circulation aérienne à Dorval, mais si vous m'en donnez le temps, il me fera plaisir de vous répondre en détails.

**Le sénateur McElman:** Nous sommes maintenant le 18 octobre, et j'ai envoyé ma lettre, je crois, le 4. Étant donné que je dois de nouveau faire le trajet en passant par l'aéroport de Dorval jeudi, j'apprécierais que vous vous occupiez de cette question assez rapidement.

**M. Wilkins:** Si vous me dites à quelle heure vous partez d'Ottawa jeudi, je vais essayer de vous répondre d'ici là.

**Le président:** Nous partons à environ 16 h 15, si Air Canada n'est pas en retard.

**M. Wilkins:** Je vais faire mon possible pour vous faire parvenir cette réponse d'ici là.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, sénateur McElman?

**Le sénateur McElman:** Non, merci, monsieur le président.

**Le sénateur Bell:** Quel est l'article du projet de loi qui traite du personnel de sécurité qui inspecte les bagages, ou le projet de loi traite-t-il de cette question? Je n'ai rien trouvé à ce sujet.

**M. Wilkins:** C'est assez vague, parce que le personnel chargé du contrôle de sécurité est fourni par les transporteurs à l'aéroport. Toutefois, je vais laisser M. Johnson commenter cette question, si vous me le permettez.

[Text]

**Mr. Johnson:** We are into a slightly different area there, because the security check is a check to catch terrorists, or people with illegal goods on board.

**Senator Bell:** Senators carrying scissors in their handbag, as happened to me yesterday?

**Mr. Johnson:** The intent of this legislation is to deal with accidents. Those incidents which arise out of security breaches are not really accidents in their true sense and they would not be investigated by the safety board; they would be police investigations. Bombs, knives or hijackings are outside the intent of this legislation.

**Senator Riley:** This bill empowers investigation after the fact?

**Mr. Johnson:** After the fact, and only for accidents. Somebody mentioned the shooting down of the Korean airliner. That is a military intervention; it is a purposeful shoot-down and therefore there is not an accident to investigate, from an accident investigation point of view.

**Senator Bell:** Perhaps I shall just carry this to its ridiculous conclusion: If the plane crashes and it is discovered that a passenger has maliciously stabbed the pilot with a pair of scissors, then your security check people might be brought into the matter?

**Mr. Wilkins:** I think that is a little too narrow, senator. If the plane crashes, there is then an accident and it would be investigated. If, in the course of the investigation, through an examination of, for example, the cockpit voice recorder, it is determined that the pilot was stabbed by a passenger with a pair of scissors, then that, I suppose, would be one of the findings as to the cause of the accident which might, in turn, lead to a recommendation which would cause you some heart-ache, namely that passengers cannot carry scissors.

I have a very strong recollection of a letter written to my minister two or three years ago by an irate passenger who had travelled with her husband by plane on their annual winter holiday to the West Indies. He had a moustache and carried some favourite moustache-trimming scissors which were confiscated by the security people at the security check, and they were forced to spend their holiday without moustache scissors, which caused some inconvenience, I gather. Air Canada subsequently replaced the scissors.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, are we going through the bill on a clause-by-clause basis, or are we just reviewing the bill on a general basis?

**The Chairman:** The reference to the committee is that it study the subject matter of the bill. We are not studying it on a clause-by-clause basis at this time. We shall do that when the bill is referred to the committee after second reading.

Are there any further questions?

**Senator Molson:** Mr. Chairman, I am not a member of the committee, but I do have some questions.

[Traduction]

**M. Johnson:** Il s'agit ici d'un secteur un peu différent, parce que le contrôle de sécurité a pour but d'arrêter les terroristes, ou ceux qui transportent à bord des articles illégaux.

**Le sénateur Bell:** Les sénateurs qui transportent des ciseaux dans leur sac, comme cela m'est arrivé hier?

**M. Johnson:** La présente mesure législative concerne les accidents. Les incidents qui découlent d'un manquement à la sécurité ne sont pas en réalité les accidents au sens réel, et le Bureau de la sécurité aérienne n'enquêterait pas à ce sujet; ce serait la police qui ferait enquête. Les bombes, les couteaux ou les détournements d'avion ne font pas l'objet du présent projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Le projet de loi confère le pouvoir de faire enquête après le fait?

**M. Johnson:** Après le fait, et seulement dans les cas d'accidents. On a mentionné l'avion sud-coréen qui a été abattu. Il s'agit d'une intervention militaire; et d'un geste délibéré, et par conséquent il n'y a pas d'accident nécessitant une enquête, selon l'intention du projet de loi.

**Le sénateur Bell:** Je devrais peut-être continuer jusqu'à une conclusion un peu ridicule: Si par exemple dans l'écrasement d'un avion, on découvre qu'un passager poignardé, avec préméditation, le pilote avec une paire de ciseaux, alors le personnel chargé du contrôle de sécurité pourrait en assumer la responsabilité?

**M. Wilkins:** Je crois que ce cas est un peu trop restreint, sénateur. Si l'avion s'écrase, il y a alors accident et on devrait enquêter. Si, au cours de l'enquête, par exemple lors de l'examen de l'enregistrement pilotage, il est déterminé que le pilote a été poignardé par un passager avec une paire de ciseaux, cela constituerait, je suppose, l'une des conclusions quant à la cause de l'accident, qui pourrait par la suite entraîner une recommandation qui vous causerait un certain chagrin, notamment que les passagers ne peuvent pas transporter de ciseaux.

J'ai encore à la mémoire une lettre qui a été envoyée à mon ministre il y a deux ou trois ans par une passagère furieuse qui avait voyagé par avion avec son mari pendant leurs vacances annuelles d'hiver aux Antilles. Celui-ci avait une moustache et ses ciseaux préférés qu'il apportait pour tailler sa moustache ont été confisqués par le personnel chargé du contrôle de sécurité; il a donc été obligé de passer ses vacances sans ses ciseaux, ce qui lui a causé certains inconvénients, je suppose. Air Canada a par la suite remplacé les ciseaux.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, étudions-nous ce projet de loi article par article ou seulement d'une façon générale?

**Le président:** L'ordre de renvoi du Comité veut que nous en étudions la teneur; l'étude article par article viendra plus tard, c'est-à-dire lorsque le projet de loi sera renvoyé au Comité après la deuxième lecture.

Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Molson:** Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, mais j'ai des questions à poser.



[Text]

**The Chairman:** You are welcome to ask them, Senator Molson.

**Senator Molson:** Before losing the company of these valuable witnesses, I should like to ask them a few questions related to the rapid spread of fire in the Cincinnati accident.

Is it not surprising to you that the type of material that was obviously present on that DC-9 is in fact in use on aircraft today in Canada? Once that fire got under way, it spread at an extraordinarily rapid rate, and also had access to an exogen supply. Does that not suggest to you that that type of material should not be used in aircraft?

**Mr. Johnson:** That is a difficult question to answer. We must deal with the whole regulatory and certification business of an aircraft. Aircraft are permitted to be put into service with the best materials available at the time of certification, and those aircraft continue in service for some time and there is not very much in the way of regulation that forces retroactive upgrading of the interiors of aircraft.

Subsequent to the Cincinnati accident, and I suspect even before that, that was been studied very, very carefully.

In the Cincinnati inquiry, numerous leading experts in fire propagation material and toxic fumes testified. They all gave evidence to the best of their ability, but there was no real consensus among them. The scientific community knows that there are problems but really does not know the solutions. One witness said that such and such a material should have been used, but an hour later another expert witness put forth a very different but equally persuasive point of view. That is a very complicated and difficult thing to come to grips with.

There is no question that the Cincinnati accident very much highlighted the concern about cabin fires. One must recognize, though, that the Cincinnati accident was the first serious cabin fire in North America in many, many years. The materials that were in that aircraft were fairly good and fairly safe, but obviously in need of further improvement. Just what to do and how to accomplish it are questions still to be answered.

An airplane is put together when all of the components are more or less balanced. We have found from bitter experience that when we move more quickly than we should in putting in something that looks like a quick fix, it usually causes other problems. All we can do is what we are doing right now—that is, look at the problem, continue with the research and attempt to develop the best materials we can and put them into the aircraft as quickly as we can. In the meantime, we should continue regular inspection of washroom facilities, the area where the problem is thought to have generated, and keep a good eye on things until we have a better fix.

[Traduction]

**Le président:** Je vous en prie, sénateur Molson.

**Le sénateur Molson:** Avant de perdre la compagnie de ces précieux témoins, j'aimerais leur poser quelques questions concernant la propagation rapide du feu dans l'accident de Cincinnati.

Cela ne vous surprend-il pas que les matériaux qui entraient dans la fabrication de ce DC-9 se retrouve en fait sur nombre d'appareils aujourd'hui au Canada? Une fois l'incendie déclenché, il s'est répandu à une vitesse extraordinairement rapide, étant donné qu'il avait également accès à une réserve d'oxygène. Cela ne vous porte-t-il pas à croire que ces matériaux devraient être interdits dans les aéronefs?

**M. Johnson:** Il est difficile de répondre à cette question. Nous avons affaire ici à toute la question de la réglementation et de l'homologation des aéronefs. Les aéronefs qui sont autorisés à entrer en service sont construits avec les meilleurs matériaux disponibles au moment de l'homologation, mais ces appareils sont en service pendant un certain temps et il n'y a pas grand règlement qui impose une amélioration rétroactive de l'intérieur d'un avion.

Après l'accident de Cincinnati, et probablement même avant, cette question a été étudiée de très près.

Dans l'enquête sur l'accident de Cincinnati, tous les nombreux experts en matière de matériaux propices à la propagation des incendies et de fumées toxiques qui ont témoigné l'ont fait au mieux de leurs connaissances, mais il n'y avait pas de consensus véritable entre eux. La communauté scientifique est consciente des problèmes, mais ne sait vraiment pas quelles solutions y apporter. Un témoin a déclaré que tel ou tel matériau aurait dû être utilisé, mais une heure plus tard, un autre a présenté un point de vue tout à fait différent mais tout aussi valable. C'est une question très compliquée et très difficile à résoudre.

Nul doute que l'accident de Cincinnati a mis en évidence de façon éclatante la question des incendies de cabine. Il faut toutefois reconnaître que cet incendie était le premier de cette importance en Amérique du Nord depuis de très nombreuses années. Les matériaux qui entraient dans la fabrication de cet appareil étaient plutôt bons et sécuritaires, mais ils pouvaient manifestement être améliorés. Nous étudions toujours ce qu'il faut faire et comment le faire.

Un avion est assemblé lorsque toutes ses composantes sont plus ou moins équilibrées. Les tristes expériences du passé nous a appris que lorsque nous voulons aller trop vite en assemblant des composantes qui s'ajustent bien à première vue, nous faisons habituellement face à d'autres problèmes. Nous ne pouvons pas faire plus que ce que nous faisons maintenant: étudier le problème, poursuivre les recherches et essayer de mettre au point les meilleurs matériaux que nous pouvons et les installer dans les aéronefs le plus rapidement possible. Dans l'intervalle, il nous reste à poursuivre les inspections régulières des salles de toilette dans la zone où nous croyons que le problème a commencé et à surveiller cette zone jusqu'à ce que nous ayons trouvé une solution.



[Text]

We have controlled the hazard until such time as a permanent solution can be put in place.

I think we all feel as you do, that there has to be some inadequacy in the materials used, but we have not been able to determine what has to be done.

**Senator McElman:** Did it not come out in the investigation of this disaster that for sometime it had been urged that the washrooms contain a sprinkler system, or something of that fashion, to extinguish fires of that magnitude?

**Mr. Johnson:** A number of things were urged.

**Senator McElman:** I am speaking of before the event.

**Mr. Johnson:** Before the event there were certain recommendations made, but I forget the exact nature of them.

Aircraft used by Canadian air carriers have automatic fire extinguishers located in the trash bins in the washrooms, which is not the case with United States carriers. So we are a little ahead of the United States in that regard, but the protection that was there was not adequate. The fire extinguisher discharged itself as a result of the heat that was generated by the fire. The fire did not start in the waste bin, so it did not do an adequate job.

Certainly among the things that we can do that would not cause subsequent risks is to put in smoke detectors, or possibly a combination of smoke detectors and fire alarm bells or smoke detectors and automatic fire extinguishers. Those things are being looked at closely by the department. As soon as there is a reasonable assurance that something can be reliable, we will see movement on that.

**Senator McElman:** Are reliable smoke detectors not available now?

**Mr. Johnson:** It would seem to me as a private citizen that they are, but when the experts testified at the Cincinnati inquiry there were quite divergent views.

Manufacturers have said that they have good, reliable smoke detectors; some independent scientists have said that they are not that good and might cause more problems than they solve, because, if they set off a false alarm and cause an emergency descents, that introduces another element of risk.

I do not think we are far away on smoke detectors. I think something can be done in that regard.

**Senator McElman:** As one who travels constantly by aircraft, your answer is not very reassuring. If there are smoke detectors that have any possibility of being effective, surely to God they should be put in use, even if it is only on an experimental basis. What are you waiting for, perfection?

**Mr. Wilkins:** I do not think that Mr. Johnson is disagreeing with you, Senator McElman. What he is saying is that until we are sure that we do not create a consequence which is undesirable by putting in a smoke detector—which in aviation

[Traduction]

Par conséquent, le danger est sous contrôle jusqu'à ce que nous ayons trouvé une solution permanente.

Je crois que nous pensons tous la même chose, c'est-à-dire que les matériaux sont inadéquats jusqu'à un certain point, mais nous n'avons pas encore trouvé de véritable solution.

**Le sénateur McElman:** L'enquête n'a-t-elle pas révélé que depuis quelque temps déjà, il avait été jugé prioritaire d'installer dans les toilettes un système de gicleurs ou un autre dispositif susceptible d'éteindre un incendie de cette importance?

**M. Johnson:** Un certain nombre de choses étaient prioritaires.

**Le sénateur McElman:** Je parle d'avant l'accident.

**M. Johnson:** Avant l'accident, certaines recommandations avaient été faites, mais j'en oublie la nature exacte.

Les avions utilisés par les transporteurs canadiens ont des extincteurs automatiques dans les poubelles des toilettes, contrairement à ceux des Américains. Par conséquent, nous sommes un peu en avant des États-Unis à cet égard, mais la protection dans le cas qui nous préoccupe n'était pas suffisante. L'extincteur s'est déchargé de lui-même à cause de la chaleur dégagée par l'incendie. Comme le feu ne s'est pas déclaré dans la poubelle, l'extincteur n'a pas pu l'éteindre.

Entre autres solutions qui ne présentent pas de risque subséquent, on peut évidemment installer des détecteurs de fumée, et même les combiner à des systèmes d'alarme ou à des extincteurs automatiques. Le ministère envisage sérieusement de prendre cette mesure. Aussitôt que nous serons raisonnablement certains qu'une mesure est fiable, nous allons l'appliquer.

**Le sénateur McElman:** Est-ce que des détecteurs de fumée fiables n'existent pas déjà?

**M. Johnson:** Je le croyais en tant que simple citoyen, mais les experts qui ont témoigné à l'enquête de Cincinnati avaient des points de vue assez divergents.

Les fabricants disent que leurs détecteurs de fumée sont bons et fiables; par contre, des scientifiques indépendants ont déclaré que les détecteurs ne sont pas si fiables que cela et pourraient causer plus de problèmes qu'ils n'en résoudraient. En effet, s'ils déclenchent une fausse alarme qui entraîne une descente d'urgence, ils introduisent un autre élément de risque.

Je ne crois pas que nos points de vue soient inconciliables en ce qui a trait aux détecteurs de fumée. J'estime qu'il y a quelque chose à faire de ce côté.

**Le sénateur McElman:** Pour quelqu'un qui voyage constamment par avion, votre réponse n'est pas très rassurante. S'il existe des détecteurs de fumée qui ont la moindre chance d'être efficaces, qu'on les installe au plus vite, même si c'est seulement sur une base expérimentale. Qu'attendez-vous donc, la perfection?

**M. Wilkins:** Je ne crois pas que M. Johnson soit en désaccord avec vous, sénateur McElman: ce qu'il dit, c'est que tant que nous ne serons pas certains de ne pas créer de conséquences indésirables en installant des détecteurs de fumée qui

[Text]

conditions triggers differently from one on the ground—we will wait because there may be some disadvantage.

**Senator McElman:** Are they being tested now?

**Mr. Johnson:** You are going a little beyond my area of expertise. In a general sense, there has been a considerable amount of fire testing to see the reaction of all sorts of material, as well as testing of detectors. That is being done in the United States by the FAA laboratories, which are much larger and more extensive than ours.

Concerning specific testing of smoke detectors for installation in washrooms in aircraft in Canada, I do not know of any being undertaken now. That is something that would be carried out by the Airworthiness branch. I can check with them to obtain a more definitive answer for you.

**Mr. Wilkins:** We will be appearing before the committee again on Thursday, so perhaps we can look into that and give you a more detailed answer as to what is and what is not being done.

**The Chairman:** Is that satisfactory Senator McElman?

**Senator McElman:** Yes, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Wilkins, with regard to the pilot's reporting defective parts of equipment in the aircraft, in the case of the Gimli incident, apparently from what I read in the newspapers, the fuel gauges had been found to be defective before. This morning I read in the *Montreal Gazette* that the pilot claims that he had some doubt about the refuelling having been completed satisfactorily. He inquired of the ground crew and he was told to go ahead because we have had this incident previously and the plane took off without incident. The captain thought he was relieved of his responsibility by having received this response from the ground crew. Does your department limit or determine the extent of the responsibility of the pilot by regulation in a case of this nature?

**Mr. Wilkins:** There are regulations which dictate the responsibility of the captain of an aircraft as well as airline regulations where the responsibilities of the captain of the aircraft are laid down. I do not want to comment on the Gimli incident—and I would prefer that my colleagues not comment on it either—because it is under investigation. What the newspapers are quoting is an Air Canada report.

**The Chairman:** I should have made that reservation.

**Mr. Wilkins:** On your general question, there are a great many things in the way of incidents or deficiencies which carriers are required to report. Internally in certain cases there are such things as whether a light bulb is defective in seat 12 of the aircraft, or a given gauge does not work, or the circuit breakers are tripping on such and such a circuit, and so forth. There are many other things they are required to report to the department, such as tire blowouts on landing or a variety of things of that nature; for such matters there is a mandatory reporting requirement. That is why in dealing with Mr. Justice Dubin's recommendation for the implementation of a volun-

[Traduction]

réagissent de façon différente dans un avion par rapport au sol, nous attendrons parce qu'il y a des risques.

**Le sénateur McElman:** Est-ce qu'on procède à des essais actuellement?

**M. Johnson:** Cela n'est pas tout à fait dans mon domaine. Je crois savoir que de façon générale, il y a eu de nombreux essais sur la réaction aux incendies de tous genres de matériaux et de détecteurs. Ces essais sont effectués aux États-Unis par les laboratoires de la FAA, qui sont beaucoup plus grands et plus perfectionnés que les nôtres.

Pour ce qui est d'essais précis de détecteurs de fumée à installer dans les toilettes des avions au Canada, je ne sais pas qu'il y en ait à l'heure actuelle. Le cas échéant, cette responsabilité incombrerait à la navigabilité. Je pourrais me renseigner auprès d'elle pour vous donner une réponse plus complète.

**M. Wilkins:** Nous revenons devant le Comité jeudi; nous pourrions peut-être examiner cette question et vous donner une réponse plus détaillée sur ce qui se fait et ne se fait pas.

**Le président:** Cela vous satisfait-il, sénateur McElman?

**Le sénateur McElman:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Wilkins, en ce qui concerne le rapport du pilote sur les parties défectueuses du matériel de l'avion à Gimli, il semblerait, d'après ce que j'ai lu dans les journaux, que les jauges de carburant avaient déjà été trouvées défectueuses auparavant. Ce matin, j'ai lu dans la *Gazette de Montréal* que le pilote avait déclaré douter que le plein eût été fait de façon adéquate. Lorsqu'il a posé la question à l'équipe au sol, celle-ci lui a répondu qu'il pouvait décoller sans risque parce que cet incident s'était déjà produit et que l'avion avait décollé sans problème. Le capitaine a estimé qu'il était dégagé de sa responsabilité puisque l'équipe au sol lui avait fourni cette réponse. Votre ministère limite-t-il ou détermine-t-il par règlement l'étendue de la responsabilité du pilote dans un cas pareil?

**M. Wilkins:** Il y a des règlements internes et des règlements d'aviation qui précisent les responsabilités d'un capitaine d'aéronef. Je ne veux pas faire de commentaire sur l'incident de Gimli et je préfère que mes collègues s'abstiennent de le faire puisque cet incident fait actuellement l'objet d'une enquête. Ce que les journaux citent est un rapport d'Air Canada.

**Le président:** J'aurais dû faire cette réserve.

**M. Wilkins:** Pour répondre à votre question générale, un grand nombre d'incidents ou de défauts doivent être rapportés par les transporteurs. Au niveau interne, il leur faut signaler des choses comme une ampoule brûlée au siège n° 12, une jauge qui ne fonctionne pas, ou un coupe-circuit qui fait des siennes. Au niveau du ministère, bien d'autres choses doivent être rapportées, comme des pneus éclatés à l'atterrissage, ou bien d'autres incidents du genre qui font obligatoirement l'objet d'un rapport. Voilà pourquoi le Comité consultatif a recommandé, conformément à la recommandation du juge Dubin, qu'un système élargi de rapport d'incidents soit mis sur



*[Text]*

tary incident reporting system, the advisory committee to the minister on the Dubin recommendations recommended that a broader incident reporting system was necessary, so that it could encompass both those things which an individual might report voluntarily on an anonymous basis, and those which carriers are required to report under regulation. Together those would form the fabric of a data base that would allow the Aviation Safety Bureau to analyze certain types of incidents, reported from whatever source, in order to determine whether there was an underlying practice or situation which constituted a hazard.

**The Chairman:** I do not know whether this information is accurate or not, but I am told that in some countries there is a requirement that the carrier have on board an officer in charge of the maintenance of the equipment and such procedures as the refuelling of the aircraft, thus relieving the pilot of the responsibility to ensure that his aircraft is airworthy before it leaves the ground. Is that correct?

**Mr. Wilkins:** I cannot answer that.

**The Chairman:** Is there any such requirement in Canada?

**Mr. Johnson:** There is no requirement for the officer to be carried on the aircraft, but the people who fuel the aircraft work for either the fuelling company or the airline and they have the responsibility to do their job and to advise the pilot that it is done. The pilot in some ways is like the captain of a ship. Airplanes are getting bigger, are more complicated and are supported by a large number of people. I do not think there is any question about the pilot's ultimate responsibility for his airplane, but there is certainly the requirement for him, in exercising that responsibility, to accept the advice of those experts who are there to support him.

**The Chairman:** You make a comparison between a ship and an aircraft, but on a ship the master is not responsible for what is going on in the engine room.

**Mr. Wilkins:** He is accountable in the final analysis.

**The Chairman:** Not on a ship. If there is something defective in the engine room and the engineer has not done his work, the captain is relieved of that responsibility. He cannot be in both places at the same time.

**Mr. Wilkins:** I see what you mean, but in the final analysis the captain of the vessel is accountable for how the vessel performs, what it does and how it goes. The engine room, obviously, is an element of that. He depends on the chief engineer in that case.

**Senator Riley:** To get back to the washroom incident, were there any incidents of smoke problems in washrooms prior to Cincinnati? How many incidents were there following the Cincinnati incident?

**Mr. Johnson:** I really do not have an answer for you, and I am not sure that we can get you a good answer, because the incident reporting that is done does not really define things clearly enough that it would bring to our attention what would have been considered minor incidents by the carrier. Subse-

*[Traduction]*

pied et fasse état de tous les incidents que les employés pourraient signaler volontairement et anonymement. Avec les autres rapports que les transporteurs sont tenus de faire par règlement, ce système constituerait le cœur d'une base de données qui permettrait au Bureau de la sécurité aérienne d'analyser certains types d'incidents rapportés de toutes sources, en vue de déterminer s'il existait une pratique ou une situation qui aurait pu présenter un danger.

**Le président:** Sans savoir si cette information est exacte ou non, j'ai su que dans certains pays, on exige que le transporteur ait à bord un agent chargé de l'entretien du matériel et du respect de certaines procédures comme le plein de carburant, ce qui libère le pilote de la responsabilité de s'assurer que son appareil est navigable avant de quitter le sol. Est-ce exact?

**M. Wilkins:** Je ne peux répondre à cela.

**Le président:** Existe-t-il pareille exigence au Canada?

**M. Johnson:** Il n'y a aucune obligation de placer pareil agent à bord d'un aéronef, mais les employés qui font le plein de l'appareil travaillent pour la compagnie de carburant ou pour la compagnie aérienne et sont tenus d'informer le pilote lorsque le plein est fait. Le pilote est en quelque sorte le capitaine d'un navire. Les avions deviennent de plus en plus gros, de plus en plus complexes et ont de plus en plus d'employés à bord. Il n'est aucunement question de mettre en doute la responsabilité ultime du pilote en ce qui concerne son avion, mais le pilote est certainement obligé, dans l'exercice de ses responsabilités, d'accepter les avis des experts qui sont là pour l'aider.

**Le président:** Vous faites une comparaison entre un navire et un avion, mais sur le navire, le capitaine n'est pas responsable de ce qui se passe dans la salle des machines.

**M. Wilkins:** Il l'est en dernière analyse.

**Le président:** Pas sur un navire. Si quelque chose se détraque dans la salle des machines et que le mécanicien n'a pas fait son travail, le capitaine est libéré de toute responsabilité. Il n'a pas le don d'ubiquité.

**M. Wilkins:** Je vois ce que vous voulez dire, mais en dernière analyse, le capitaine d'un navire est responsable du rendement de celui-ci, de la manière dont il fonctionne. Or, la salle des machines est manifestement un élément du rendement du navire. Le capitaine dépend donc du mécanicien en chef dans ce cas.

**Le sénateur Riley:** Pour revenir à l'incident de la salle de toilette, y avait-il déjà eu des incidents de ce genre avant Cincinnati, et combien y en a-t-il eu après?

**M. Johnson:** Je ne peux vraiment pas vous répondre, et je ne suis même pas sûr que nous puissions obtenir une réponse à cela, étant donné que le système actuel de rapport d'incidents ne définit pas les incidents de façon assez précise pour que s'impose à notre attention ce qui aurait été considéré comme



[Text]

quent to Cincinnati, every little whisp of smoke is something that people pay a great deal of attention to and are very conscious of. The carriers and the investigators are concerned about it because now we know a serious problem could ensue and we want to get to the bottom of it and look at anything that gives us an indication that there is a problem. Prior to Cincinnati, there were problems such as having the flush pump motor jam. People would stuff things in the toilet that they should not have. Maintenance crews say that it is not all that unusual for a motor to jam occasionally because somebody has stuffed something in the toilet; you would get a bit of smoke, but it was not considered to be a hazard and we never really got to hear about it.

**Senator Riley:** That does not exactly answer my question. I am satisfied that prior to the Cincinnati incident you would not have much knowledge of it, but I am talking about subsequent to the Cincinnati tragedy. How many incidents of smoke problems in the washrooms have there been reported?

**Mr. Johnson:** In Canada?

**Senator Riley:** Or on Canadian aircraft.

**Mr. Johnson:** I am only conscious of one right now. I am also conscious that there were a small number in the United States. Perhaps on Thursday I could bring that number.

**Senator Riley:** Would that include the American carriers? It seems to me that the Canadian carriers referred to more than one incident subsequent to the Cincinnati tragedy.

**Mr. Wilkins:** I think there are different opinions as to whether it was what you said or not. I think that is part of the problem at the moment. We will come back with whatever information we have, but I do not think we can guarantee to give you a very definitive reply to your question.

**Senator Riley:** These incidents are reported somewhere. Surely, Transport Canada must have a record of them.

**Mr. Wilkins:** As Mr. Johnson said, I do not know that there is mandatory reporting yet or that there was immediately after the time of the Cincinnati accident, such as to capture in a reporting system all such incidents. I will have to look at that and find out.

**Senator McElman:** Referring back to the recent incident I spoke of, quite aside from my own complaint of the report or whatever, what would be the normal pattern of reporting such an incident? I was told by the pilot and the first officer that it had already been reported and was under investigation now.

**Mr. Wilkins:** The pilot would report it.

**Senator McElman:** To whom?

**Mr. Wilkins:** He would report it to the controllers at the airport and probably report it to his company as well.

**Senator McElman:** What would ensue from that?

**Mr. Wilkins:** There would normally be a minor investigation.

[Traduction]

un incident mineur par le transporteur. A la suite de l'accident de Cincinnati, la moindre trace de fumée a fait l'objet d'une vérification. Les enquêteurs et les transporteurs s'en inquiètent parce que nous savons qu'un problème grave pourrait survenir et nous voulons le savoir avant. Avant, il y avait des problèmes comme le moteur de la pompe de la chasse d'eau qui bloquait parce que les passagers jetaient dans la toilette des objets qu'ils n'auraient pas dû jeter. Les équipes d'entretien ont affirmé qu'il n'était pas du tout inhabituel qu'un moteur bloque à l'occasion parce que quelqu'un avait jeté dans la toilette un objet quelconque et qu'il s'en dégageait un peu de fumée. Mais cela n'était pas considéré comme un danger et nous n'en avions jamais vraiment entendu parler.

**Le sénateur Riley:** Cela ne répond pas tout à fait à ma question. Je comprends qu'avant l'accident de Cincinnati, vous n'étiez pas au courant du problème, mais je parle maintenant après la tragédie. Combien d'incidents relatifs à des problèmes de fumée dans les toilettes ont été rapportés par après?

**M. Johnson:** Au Canada?

**Le sénateur Riley:** Ou sur un avion canadien.

**M. Johnson:** Je n'en ai qu'un à l'esprit. Je sais également qu'il y en a eu quelques-uns aux États-Unis. Je pourrais vous dire combien jeudi.

**Le sénateur Riley:** Ce chiffre inclura-t-il les transporteurs américains? Il me semble que les transporteurs canadiens ont dit que plus d'un incident s'étaient produits après la tragédie de Cincinnati.

**M. Wilkins:** Les opinions diffèrent quant à savoir s'il en a vraiment été ainsi. C'est un des éléments du problème que nous éprouvons en ce moment. Nous reviendrons témoigner avec tous les renseignements que nous aurons, mais je ne peux pas vous garantir une réponse définitive.

**Le sénateur Riley:** Ces incidents doivent être rapportés quelque part. Je suis certain que Transports Canada doit avoir un dossier là-dessus.

**M. Wilkins:** Comme M. Johnson l'a dit, je ne sais pas s'il est maintenant obligatoire de faire un rapport ni si cela l'était au moment de l'accident de Cincinnati; je parle de l'obligation de faire un rapport donnant tous les détails. Il faudra que je me renseigne.

**Le sénateur McElman:** Pour en revenir à l'incident récent dont j'ai parlé, mise à part la plainte que j'ai formulée au sujet du rapport, quelle serait la façon normale de rapporter un incident de ce genre? Le pilote ainsi que le premier officier m'ont dit que l'incident avait déjà été rapporté et qu'il faisait l'objet d'une enquête à l'heure actuelle.

**M. Wilkins:** Le pilote devrait en faire rapport.

**Le sénateur McElman:** A qui?

**M. Wilkins:** Aux contrôleurs aériens de l'aéroport et probablement aussi à la compagnie aérienne qui l'emploie.

**Le sénateur McElman:** Quelle suite y aurait-il à ce rapport?

**M. Wilkins:** Normalement, il devrait y avoir une courte enquête.

[Text]

**Mr. Johnson:** Normally the pilot would report, and the air traffic controllers are also obliged to report any sort of conflict. As soon as there is one of those conflicts, an investigation is normally started internally by the air traffic control people to determine what went wrong and what they might do to correct it.

Normally, at those investigations, the safety bureau is invited to send a representative to take part in the investigation just to give assurance that it is not attempting to bury anything or hide anything. Then a report will be issued indicating what corrective action has been taken or what corrective action is recommended.

The language question that you raise is something that has been jumped on from time to time, and we have to be very careful with it because sometimes this is used as an excuse for other problems.

One of the most continuous and vexing difficulties we have with aviation safety is the conflict between aircraft and ground vehicles, whether they are maintenance vehicles such as fire trucks or private cars that get onto the airport through the security fencing one way or another. This was the underlying problem at the last major accident in Canada at Cranbrook and it has been a continuing problem.

A detailed study is being conducted right now within the administration to try to come to grips with that problem because it seems that, no matter what we have done, although we have been able to eliminate it. You can be certain that any incident reported between aircraft and ground vehicles are investigated. It is considered one of our most serious problems, so it is not something that is treated lightly by the department.

**Senator McElman:** I can assure you that I considered it to be serious. This is probably a good case for you to look at and find out, in detail, exactly what did occur and, equally important, find out what happened in the train of investigation and how far it went.

**Mr. Johnson:** It may be that the investigation is not yet complete.

**The Chairman:** Is it compulsory for the air carrier to report to you bureau?

**Senator McElman:** It is two weeks since the incident, and, if the investigation has not been completed yet, surely someone should have his butt kicked.

**Mr. Wilkins:** Not necessarily, senator.

**Senator McElman:** With all the flights that are going through Dorval Airport every day, would you not think that, in an incident of this nature, the reasons could be found very quickly?

[Traduction]

**M. Johnson:** En temps normal, le pilote ainsi que les contrôleurs doivent faire rapport de tous les conflits, quels qu'ils soient. Dès qu'il y a un tel conflit, les gens du contrôle aérien font une enquête interne pour voir ce qui s'est passé et déterminer ce qu'ils pourraient faire pour corriger la situation.

Normalement, on invite le Bureau de la sécurité aérienne à envoyer un représentant qui prendra part à l'enquête, ne serait-ce que pour démontrer qu'on ne cherche pas à cacher quoi que ce soit. Ensuite on fait un rapport disant quelles mesures correctives ont été prises ou sont recommandées.

La question de langage dont vous avez parlé a déjà été soulevée à quelques reprises et nous devons être très prudents à ce sujet parce qu'il arrive qu'on s'en serve pour justifier d'autres problèmes.

L'une des difficultés les plus constantes et les plus vexantes que nous éprouvons dans le domaine de la sécurité aérienne tient au conflit qui oppose avions et véhicules au sol, qu'il s'agisse de véhicules d'entretien, comme des camions à incendie ou des voitures privées, qui trouvent le moyen d'entrer sur le terrain de l'aéroport en dépit des barrières de sécurité. Ce fait était au cœur du problème lors du dernier accident aérien majeur à survenir au Canada, soit celui de Cranbrook, et c'est toujours le cas.

La direction de l'aéroport fait une étude détaillée à l'heure actuelle afin d'y trouver une solution parce qu'il semble que, quoi que nous ayons fait, même si nous avons réussi à améliorer la situation dans une certaine mesure, nous avons été incapables d'éliminer le problème. Vous pouvez être certain que tout incident dont on nous fait rapport et qui implique un avion et des véhicules au sol fait l'objet d'une enquête. Nous considérons qu'il s'agit là de l'un de nos problèmes les plus sérieux, ce qui fait que le ministère ne prend pas ces choses-là à la légère.

**Le sénateur McElman:** Je peux assurer que je l'ai considéré comme un problème grave. Vous avez peut-être là une excellente occasion d'enquêter à fond et de découvrir ce qui s'est passé au juste et, ce qui est aussi important, comment on a procédé à l'enquête qui a été effectuée et jusqu'où on l'a poussée.

**M. Johnson:** Il se peut que l'enquête ne soit pas encore terminée.

**Le président:** Le transporteur aérien est-il obligé de faire un rapport à votre bureau?

**Le sénateur McElman:** L'incident remonte à deux semaines et si l'enquête n'est pas encore terminée, quelqu'un mérite certainement de se faire frotter les oreilles.

**M. Wilkins:** Pas nécessairement, sénateur.

**Le sénateur McElman:** Avec tous les départs et toutes les arrivées qu'il y a chaque jour à l'aéroport de Dorval, ne croyez-vous pas qu'on devrait pouvoir trouver très rapidement les raisons d'un incident de cette nature?



*[Text]*

**Mr. Wilkins:** You said that the investigation should have been completed by now, and it is that comment with which I am taking issue. I know that, in the normal course of things, once an incident like that is reported, an investigation would be commenced. I am sure it has been started. It may even have been completed. If it results in the need to take some sort of corrective action, it might require people other than just controllers and the people at the airport to make those decisions.

**Senator McElman:** I can understand that.

**Mr. Johnson:** It may be that the air crews need to be interviewed and they may be off flying in some other part of the country. They may be very difficult to get hold of for a number of days.

**Senator McElman:** That would not be the case with EPA pilots.

**Mr. Wilkins:** No one is under-estimating the seriousness of that incident, and no one likes to contemplate a dangerous practice existing at any airport you might fly through. At the risk of seeming over-confident, I and my colleagues at the department are concerned about safety, and there are processes, as Mr. Johnson has said, for investigating all these things; it is obligatory. Provided that it was reported by one of the parties involved, and that seems very likely, although I cannot swear to it, I am confident that an investigation is under way. I would hope, like you, that it has been completed right now, but, more important, I hope that whatever corrective action is necessary has also been directed.

I would like the opportunity, however, to give you a full report, and I cannot do that without finding out what has gone on.

**Senator McElman:** I do not expect that and I am not asking for it. However, I would find it unacceptable, in the interests of people using commercial airlines in Canada, that such an incident of some two weeks-plus ago would not have been investigated, as you suggest it might not have been.

**Mr. Wilkins:** I hope I will be able to reassure you on Thursday.

**Senator McElman:** I hope so too.

**The Chairman:** Is it obligatory for the carrier or for the authorities of the airport to inform your department of such an incident as the one mentioned by Senator McElman?

**Mr. Wilkins:** As far as I know, yes.

**Mr. Johnson:** It is obligatory not under the provisions of the law so much as by internal procedures within the department. Every incident is required to be reported and every incident of that nature is required to be investigated.

**The Chairman:** If it is not reported and you find out after the fact that such an incident occurred, do you have any disciplinary power?

*[Traduction]*

**M. Wilkins:** Vous avez dit que l'enquête devrait être terminée à l'heure qu'il est et c'est cela que je conteste. Je sais qu'en temps normal, lorsqu'un incident de ce genre est rapporté, une enquête devrait être instituée. Je suis certain que dans ce cas-ci, c'est ce qu'on a fait. Il se peut même qu'elle soit terminée. Si elle révèle la nécessité de prendre certaines mesures correctives, il se peut que ces décisions relèvent non seulement des contrôleurs et des autorités de l'aéroport, mais aussi d'autres personnes.

**Le sénateur McElman:** Je le conçois très bien.

**M. Johnson:** Il se peut qu'on doive interroger les équipages des avions et qu'à ce moment là, ils se trouvent dans d'autres parties du pays. Il peut être très difficile de les avoir sous la main pendant plusieurs jours.

**Le sénateur McElman:** Ce problème ne devrait pas se poser avec les pilotes de l'EPA.

**M. Wilkins:** Personne ne sous-estime la gravité de l'incident et personne n'aime savoir que des pratiques dangereuses ont cours dans des aéroports où on pourrait un jour atterrir ou d'où on pourrait décoller. Au risque de paraître trop sûr de moi, je dirais que mes collègues du ministère et moi-même nous nous occupons de sécurité et qu'il existe, comme M. Johnson l'a dit, une procédure prévoyant des enquêtes sur des incidents de ce genre; il est obligatoire d'enquêter. Si l'incident a été rapporté par une des parties impliquées, ce qui est très vraisemblablement le cas, bien que je ne puisse en jurer, je suis presque certain qu'une enquête est en cour. J'espère autant que vous qu'elle est déjà terminée, mais j'espère encore plus que les mesures correctives qui s'imposent ont été prises.

J'aimerais pouvoir vous faire un rapport complet, mais je ne peux le faire sans d'abord savoir ce qui s'est passé.

**Le sénateur McElman:** Je sais que cela ne vous est pas possible et je ne vous le demande pas non plus. Cependant, j'ai à cœur l'intérêt de tous ceux qui utilisent les lignes aériennes commerciales du Canada et je trouverais inacceptable qu'un tel incident vieux de plus de deux semaines n'ait pas encore fait l'objet d'une enquête, comme vous semblez dire que cela pourrait être le cas.

**M. Wilkins:** J'espère pouvoir vous donner des assurances à ce sujet jeudi prochain.

**Le sénateur McElman:** Je l'espère également.

**Le président:** Le transporteur ou la direction de l'aéroport sont-ils tenus d'informer votre ministère d'incidents du genre de celui dont le sénateur McElman a parlé?

**M. Wilkins:** Pour autant que je sache, oui.

**M. Johnson:** Ce n'est pas tant obligatoire en vertu des dispositions de la loi qu'en raison de la procédure interne en vigueur au ministère. Chaque incident doit être rapporté et chaque incident de ce genre doit faire l'objet d'une enquête.

**Le président:** Si un tel incident n'est pas rapporté et si vous n'apprenez qu'il s'est produit qu'après le fait, pouvez-vous prendre des mesures disciplinaires?



[Text]

**Mr. Wilkins:** First of all, if, for example, Senator McElman's reference to it in his letter to the Minister of Transport were the first awareness of the incident, that would not preclude us investigating it after the fact, so to speak.

Secondly, if there is fault, if someone disobeyed established procedures or something like that, yes, there is the potential for discipline.

**The Chairman:** I assume there is no language problem between you and the minister, Senator McElman.

**Mr. Wilkins:** I do not want to presume on the minister's responsibility or desire to respond himself on this; he may choose to deal with it himself either through correspondence or here on Thursday. I will alert him to the fact that you raised it and I will try to have all the facts by then. I am sure he would want to give you a complete reply.

**The Chairman:** I understand that the present minister was not the Minister of Transport at the time.

**Senator McElman:** Yes, he was.

**Mr. Wilkins:** I do not think that would matter in any event, Mr. Chairman.

**The Chairman:** If there are no further questions, I have the pleasant task of thanking Mr. Wilkins, Mr. Johnson and Mr. Carr for their attendance and their splendid co-operation with the committee.

The committee adjourned.

[Traduction]

**M. Wilkins:** D'une part, si, par exemple, nous en entendons parler pour la première fois dans une lettre du sénateur McElman au ministère des Transports, nous ne pouvons évidemment que faire enquête après le fait, pour ainsi dire.

Mais si l'incident est dû à une erreur, si quelqu'un a contrevenu à la procédure établie ou s'il s'est passé quoi que ce soit d'irrégulier, oui, nous pouvons prendre des mesures disciplinaires.

**Le président:** Je présume que vous, sénateur McElman, et le ministre parlez le même langage.

**M. Wilkins:** Je ne voudrais pas présumer de la responsabilité du ministre ni de son désir de répondre lui-même à cette question; il peut choisir de le faire personnellement dans une lettre ou de vive voix devant le Comité, jeudi prochain. Je vais lui faire part de notre question et je tâcherai de connaître tous les faits d'ici là. Il est certain qu'il voudra vous fournir une réponse complète.

**Le président:** Je crois savoir que le ministre actuel n'était pas ministre des Transports à l'époque de l'incident.

**Le sénateur McElman:** Oui, il l'était.

**M. Wilkins:** Quoi qu'il en soit, cela n'aurait aucune importance, monsieur le président.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, j'ai l'agréable devoir de remercier MM. Wilkins, Johnson et Carr d'être venus et d'avoir si bien coopéré avec le Comité.

(La séance est levée.)













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;  
Mr. Ken Johnson, Director, Aviation Safety Bureau;  
  
Mr. Brian Carr, Policy analyst.

### *De Transports Canada:*

M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint;  
M. Ken Johnson, directeur du Bureau de la sécurité  
aérienne;  
M. Brian Carr, agent politique.



CA1  
YQ19  
T83



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Thursday, October 20, 1983

Le jeudi 20 octobre 1983

### Issue No. 41

### Fascicule n° 41

#### Second Proceedings on

Subject-matter of Bill C-163,  
"An Act to establish the  
Canadian Aviation Safety Board  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof"

#### Deuxième fascicule concernant

La teneur du Projet de loi C-163,  
«Loi constituant le Bureau canadien  
de la sécurité aérienne et  
modifiant d'autres lois  
en conséquence»

#### APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,  
Minister of Transport

#### COMPARAÎT:

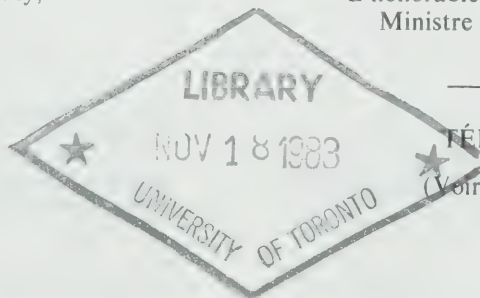
L'honorable Lloyd Axworthy,  
Ministre des Transports

#### WITNESSES:

(See back cover)

#### TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Stollery
	Van Roggen—(21)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Stollery
	Van Roggen—(21)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
June 28, 1983:

The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—

Resolved in the affirmative.

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 28 juin 1983:

L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou tout autre sujet s'y rattachant ne soient soumis au Sénat.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Charles Lussier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 OCTOBRE 1983  
(76)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 19, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman et Riley. (7)

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Comparaît:* L'honorable Lloyd Axworthy, Ministre des Transports.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

MM. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint et  
Ken Johnson, directeur du Bureau de la sécurité aérienne.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 28 juin 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le président présente le ministre qui fait une présentation et, avec les témoins, répond aux questions.

A 12 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, OCTOBER 20, 1983  
(76)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:19 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bell, Cottreau, Langlois, Marshall, McElman and Riley. (7)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Appearing:* The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;  
Mr. Ken Johnson, Director, Aviation Safety Bureau.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 28, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-163, intitled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof."

The Chairman introduced the Minister, who made a presentation. The Minister and the witnesses answered questions.

At 12:15 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, October 20, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-163, to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 11.15 a.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, in continuing our study of the subject matter of Bill C-163, I am very pleased to welcome as our witness this morning the honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport. He has an opening statement.

**Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. I shall not be long. I merely want to emphasize the importance of this piece of legislation as part of the thrust to improve air safety in Canada. Honourable senators will recognize that this legislation embodies a primary recommendation of the Dubin Inquiry and it fulfills the very important need of a public forum in which questions on air safety and air accidents can be examined and recommendations and findings clearly articulated.

I think we are all aware of the number of very tragic accidents that have occurred in the past three or four months. They have brought into focus the issue of air safety, an area in which you cannot be too careful. In some of the cases, such as Gimli, there were a number of anomalies and seemingly unanswered questions. It is for that reason that I took the unusual step of setting up a public inquiry to ensure that all aspects and issues related to that particular incident would be examined in a public forum.

The importance of this legislation is that it will eliminate the need for ministerial intervention on an *ad hoc* basis and will provide for a safety board independent of the department that will have the power and ability to undertake such inquiries in a public forum. As a result, that will ensure that there is an instantaneous mechanism in place to respond to these kinds of issues and will develop over time a body of knowledge and background that will be very helpful.

The legislation itself puts forward some very key principles. One principle is the element of independence, as recommended by Dubin, and another principle is the right to hold public hearings and examinations. A third is the ability to make recommendations to relevant bodies for acting in a particular area. I think this legislation will fulfill both the claims made by various interest groups and certainly my objectives and concerns.

I shall say a few words on procedure. I believe that this legislation enjoys the wide support of all parties in the House of Commons. We hope that once we are able to conclude our extended marathon on the Crow debate, which is now expected to be shorter than was originally anticipated, this legislation will be a priority in the house and, therefore, I hope that the Senate will be in a position through this pre-study to give the matter full consideration so that it might be concluded in this

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 20 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui est saisi du projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 11 h. 15 pour étudier cette mesure législative.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, dans le cadre de notre étude de la teneur du Bill C-163, je suis heureux d'accueillir ce matin l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports, qui nous fera les déclarations d'usage.

**L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports:** Merci, monsieur le Président. Je serai bref. Je tiens simplement à souligner l'importance de cette mesure législative, conçue en vue d'améliorer la sécurité aérienne au Canada. Les honorables sénateurs verront qu'elle renferme une recommandation importante de la Commission d'enquête Dubin et qu'elle répond à l'urgence d'instituer une tribune publique qui traitera des accidents d'avions et de la sécurité aérienne et qui formulera clairement ses recommandations et les résultats de ses recherches.

Nul n'ignore, je crois, le nombre d'accidents tragiques qui se sont produits au cours des trois ou quatre derniers mois. Ils ont attiré l'attention générale sur la sécurité aérienne, domaine où l'on ne saurait se montrer trop prudent. Parfois, comme celui de l'incident Gimli, on a relevé un certain nombre d'anomalies et quelques questions sont semble-t-il demeurées sans réponses. C'est pourquoi j'ai pris sur moi d'instituer, de façon un peu inusitée, une enquête publique sur les circonstances entourant cet accident.

Cette mesure législative est importante, parce qu'elle écarte la nécessité d'une intervention particulière du ministère et crée un Bureau de sécurité indépendant du ministère chargé d'instituer rapidement des enquêtes publiques en cas d'accidents et d'accumuler progressivement de ce fait une somme de connaissances fort utiles.

Le projet de loi pose quelques principes essentiels. L'un d'entre eux est l'autonomie d'action recommandée par Dubin. La faculté de tenir des audiences et des examens publics en est un autre. Un troisième est le pouvoir de recommander aux organismes concernés l'adoption de mesures dans un domaine déterminé. Il répondra, je crois, à la fois aux revendications faites par divers groupes d'intérêt; et sûrement à mes propres objectifs et préoccupations.

Un mot maintenant au sujet de la procédure. Cette mesure législative a reçu, je crois, l'appui de tous les partis de la Chambre des communes. Lorsque nos discussions prolongées sur le tarif du Nid-de-Corbeau seront terminées, et elles seront dit-on, plus brèves qu'on le croyait tout d'abord, nous espérons que cette étude préliminaire permettra au Sénat d'étudier en priorité le présent projet de loi et d'y mettre fin au cours de la

*[Text]*

session. It is important that we have this legislation in place and operative this fall.

We have already taken a number of steps within the department to make sure that the expertise gained from the operation of the safety bureau, which is part of the department, can be applied to the development and establishment of the Air Safety Board. There will be other changes to the Aeronautics Act, which I hope to introduce in the next session and which will broaden our potential for ensuring air safety.

Mr. Chairman, with those opening remarks, I will be glad to answer questions.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, when we heard from Mr. Wilkins and Mr. Johnson the other night, this other legislation was said to be in the works for the next session. Would the minister explain in detail the impact of this coming legislation, particularly from the standpoint of preventive measures with respect to air safety.

**Hon. Mr. Axworthy:** The legislation has not received cabinet approval yet so I cannot be specific as to the details.

**Senator Riley:** Give us some generalities.

**Hon. Mr. Axworthy:** Basically, it will provide stronger powers of enforcement on the part of the Ministry of Transport in the application of safety rules and regulations.

**Senator Riley:** Before the fact?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes. If we can manage it, it will always be before the fact. Unfortunately, what often happens in the case of air safety is that it takes an incident to demonstrate a weakness. But it will give us the ability to act very quickly in these areas.

**Senator Riley:** On a preventive basis?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Riley:** Why does this coming legislation not have priority over this legislation? This legislation deals with the investigation of accidents or incidents after the fact so why are we not going first to preventive measures?

**Hon. Mr. Axworthy:** The Dubin Inquiry placed a high priority on the creation of a safety board. It felt that it was important to have a mechanism for public examination and inquiry, which is where we learn a lot about the problems relating to the functions of aircraft and the operations of the crews and other personnel. I think that the establishment of the safety board is an important priority—not that prevention is not important. However, we are not re-inventing the wheel here because there are already substantial powers in place to issue air-worthiness standards and set rules and regulations on air safety. This board is an important part of the public side of the examination.

**Senator Riley:** I am thinking more of spot-checks on aircraft.

**Hon. Mr. Axworthy:** There are in the department already inspectors who are constantly inspecting aircraft.

**Senator Riley:** But we also rely upon the air carrier inspectors.

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

*[Traduction]*

présente session. Il importe que cette mesure législative soit mise en place et appliquée dès cet automne.

Déjà, nous avons pris un certain nombre de mesures pour nous assurer que l'expertise acquise par le fonctionnement du Bureau de la sécurité, qui fait partie du ministère, puisse servir au développement et à l'établissement du Bureau canadien de la sécurité aérienne. J'entends, lors de la prochaine session, apporter à la Loi sur l'aéronautique d'autres modifications qui viendront s'ajouter à nos mesures de sécurité aérienne.

Monsieur le président, ces remarques préliminaires étant faites, je suis à votre disposition.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, lorsque nous avons entendu MM. Wilkins et Johnson l'autre soir, on nous a dit que cette autre mesure législative était au feuillet de la prochaine session. Pourriez-vous nous exposer en détails les effets de cette future mesure législative, du point de vue des mesures préventives de sécurité aérienne.

**L'honorable M. Axworthy:** Ce projet de loi n'ayant pas encore reçu l'assentiment du cabinet, je ne puis entrer dans les détails.

**Le sénateur Riley:** Faites-nous en un exposé général.

**L'honorable M. Axworthy:** Il confère en somme au ministère des Transports des pouvoirs plus larges en vue de l'application des règles et règlements de sécurité.

**Le sénateur Riley:** Avant le fait?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui. Autant que possible. Malheureusement, il arrive souvent que c'est l'accident qui révèle la faiblesse de nos mesures de prévention dans ce domaine. Mais la loi nous habilitera à agir promptement.

**Le sénateur Riley:** Du point de vue préventif?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Pourquoi cette mesure législative n'a-t-elle pas priorité sur l'autre, qui s'applique aux recherches faites après les accidents ou incidents. Pourquoi ne pas s'occuper d'abord des mesures de prévention?

**L'honorable M. Axworthy:** L'enquête Dubin a attaché une haute propriété à la mise en place d'un Bureau de sécurité, estimant qu'il est important d'établir des rouages en vue d'une enquête publique qui nous renseigne beaucoup sur les problèmes qui se rapportent aux fonctions d'un aéronef ainsi qu'au rôle joué par l'équipage et par les autres membres du personnel. Je crois pour ma part que l'établissement d'un Bureau de la sécurité revêt une grande importance; mais je ne néglige pas pour autant l'aspect préventif. Nous n'inventons rien ici, parce qu'il existe déjà des pouvoirs appréciables en vue de l'établissement de normes sur le bon état des appareils et la prescription de règles et de règlements sur la sécurité aérienne. Le Bureau est une partie importante de l'aspect public de l'enquête.

**Le sénateur Riley:** Je songe ici plutôt aux vérifications ponctuelles des appareils.

**L'honorable M. Axworthy:** Il y a déjà au ministère des inspecteurs qui sont chargés de ce travail en permanence.

**Le sénateur Riley:** Mais nous nous reposons aussi sur les inspecteurs des transporteurs aériens.

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.



[Text]

**Senator Riley:** Shouldn't all the inspecting be done by the Department of Transport and not by individual carriers?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think the airlines themselves have a vested interest in maintaining safety standards. Canadian airlines are conscious of that responsibility and there is a real advantage to self-policing, because, if it is part of the internal management of the airline, then personnel must follow certain requirements as opposed to having an outside watch-dog in a position of always looking over their shoulder. I think that internal standards and the discipline that follows therefrom are very important to maintain safety within an airline. If the airlines were relieved of that responsibility, I do not think we would gain a great deal. On the contrary, I think we would be losing.

**Senator McElman:** Mr. Chairman, at our meeting the other evening I reported to the minister's officials a recent incident which had occurred at Dorval airport. This is a matter about which I have written to the minister. Our meeting the other evening, I thought, provided an excellent opportunity to consider a current case in order to determine how effective current procedures are with respect to determining the cause or causes of what I consider to have been a near accident, and to consider how effective current reporting mechanisms may be. At that time it was intimated by Mr. Wilkins that such information would be obtained and, perhaps, be available at this morning's meeting. Are you in a position to comment on that, Mr. Minister?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, Mr. Chairman. I can respond to the issue about which Senator McElman wrote to me. He also raised the matter subsequent to his letter.

The problem occurred at about the same time as the crash of a Canadair water bomber at Dorval airport. The emergency truck which attended at that accident was returning across the airfield. The driver of the truck had asked for instructions from the control tower. What really occurred was a confusion with respect to those instructions. The driver of the vehicle interpreted the controller's comment as approval to proceed when, in fact, what the controller was saying was that the driver should wait for further instructions. It was just a case of human error that occurred, as often is the case. In order to correct this situation we have issued a directive which stipulates that the language of such instruction should be patently precise in all cases. We have directed that one should recognize the importance of being very specific in issuing instructions and also that instructions should be repeated in order to ensure that nothing is misinterpreted.

It was really a matter of confusion with respect to the command given by the control tower. That command was misinterpreted by the driver of the vehicle. I regret the incident very much. However, we are taking steps to rectify the situation and to ensure that the reporting mechanism in such cases will be more clearly related. We have already asked the department to ensure that the district supervisors in these cases report all such incidents automatically, not waiting until they are asked to report.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Le ministère des Transports ne devrait-il pas effectuer intégralement l'inspection au lieu d'en confier une partie aux transporteurs individuels?

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois que les lignes aériennes ont elles-mêmes intérêt à maintenir des normes de sécurité. Les lignes aériennes du Canada ne se soustraient pas à cette responsabilité et cette autovigilance comporte ses propres avantages car, si elle fait partie de la gestion interne de la compagnie aérienne, les membres du personnel doivent alors se plier à certaines conditions, au lieu de vérifier en regardant par dessus leurs épaules, si un autre les surveille. Je crois pour ma part que des normes internes, et l'auto-discipline qui en découle, sont très importantes pour maintenir le climat de sécurité dans une compagnie aérienne. Je ne crois pas que nous ayons beaucoup à gagner en allégeant cette responsabilité: je crois au contraire que nous y perdrons.

**Le sénateur McElman:** Monsieur le président, à notre réunion l'autre soir, j'ai rapporté aux hauts fonctionnaires du ministère un récent incident qui s'est produit à l'aéroport de Dorval. J'ai d'ailleurs écrit au ministre à ce sujet. L'autre soir, j'ai pensé que l'occasion était excellente d'étudier un cas actuel pour déterminer l'efficacité des présentes procédures en vue de parer à une situation qui, m'a-t-il semblé, a presque dégénéré en accident, et aussi pour étudier l'efficacité de notre procédure de rapport. M. Wilkins m'a laissé entendre qu'il nous obtiendrait ces renseignements et qu'il pourrait peut-être nous les donner ce matin. Êtes-vous en mesure de nous dire un mot à ce sujet, monsieur le Ministre?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, monsieur le président. Je peux répondre au sénateur McElman à ce sujet. Il m'en a aussi parlé, après m'avoir adressé sa lettre.

Cet incident s'est produit presque en même temps que l'avion citerne de Canadair s'est écrasé à l'aéroport de Dorval. Le camion de secours, qui s'était rendu sur les lieux de l'accident, revenait à travers la piste. Le conducteur avait demandé ses instructions à la tour de contrôle, mais il y a eu confusion: le conducteur du véhicule a compris par les directives du contrôleur qu'il pouvait procéder quant, de fait, le contrôleur lui demandait d'attendre ses instructions. C'était là, justement, une de ces questions d'erreur humaine, comme c'est souvent le cas. Pour parer à cette situation, nous avons stipulé par directive que les instructions doivent toujours être exprimées dans un langage précis et que tous doivent comprendre l'importance de donner des instructions claires et de les répéter au besoin pour qu'il n'y ait pas d'erreur d'interprétation.

Il s'agissait donc plutôt d'une confusion à l'égard des directives données par la tour de contrôle. Le conducteur du véhicule les a mal interprétées. Je regrette beaucoup cet incident. Toutefois, nous prenons des mesures en vue de corriger cette situation et de voir à ce que notre procédure de rapport soit mieux adaptée à des cas de ce genre. Déjà, nous avons demandé aux ministères de veiller à ce que les surveillants de districts fassent automatiquement rapport de tels incidents, sans attendre qu'on le leur demande.

[Text]

**Senator McElman:** Can you relate to us the train of events with respect to the reporting? How were they carried through and what level did they reach? What decisions were made with respect to the taking of corrective action prior to your inquiry into the matter?

**Hon. Mr. Axworthy:** The unit chief at Dorval airport made a judgment that the incident should be handled at the airport level. He did not report the incident until we asked him about it. That course of action will be altered. We will ensure that these kinds of incidents are reported to national headquarters for proper attention.

I think your concern is well placed, Senator McElman. I must say that I was concerned to note that that kind of discretion was being exercised.

**Senator McElman:** I appreciate that in a country such as ours, in the current milieu within which we operate in political terms, there are people who are very quick to attribute things to a language problem. As I reported to you and to your associate, the deputy minister, those words were used by the first officer in explaining to the passengers what had occurred. In my later conversation with the pilot and first officer after we had landed in Fredericton, they explained to me that there had been a language problem. They further stated that although all the controllers were in one room at Dorval within touching distance of one another the instruction to the person in charge of the emergency vehicle was given "en français", while the instructions to crews of commercial flights were given in English. Incidentally, Mr. Minister, this emergency vehicle was proceeding from the central terminal area over to where the other difficulty had developed. It was not returning. That was when it crossed out bow. This was the sort of difficulty that developed at that stage. Can you verify that or otherwise?

**Hon. Mr. Axworthy:** The report I have with respect to the incident indicates that it was not a language problem as we normally consider language problems in this country. The difficulty occurred because of the imprecision of the instructions which were given within the same language. As I indicated earlier, it was not a matter of an exchange between English and French and any complications arising from that. It was more that the phraseology used by the controller in his instruction to the driver, which he thought was requesting the driver to repeat his request for crossing, was in fact interpreted by the driver as an OK to cross. It was not a question of an English-French problem, but more a matter of the phraseology used within the same language. I do not pretend to be sufficiently knowledgeable of linguistics to try and interpret it for you. I will do that in a letter.

**Senator McElman:** I must say that the explanation you have given does not surprise me.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think you are right, senator, on the second point with respect to abnormal incidents like this one being automatically reported. Henceforth, they will be.

[Traduction]

**Le sénateur McElman:** Pouvez-vous nous exposer le cours des événements qui ont donné lieu à la production de ce rapport? Comment se sont-ils déroulés et qu'elle en a été la gravité? Quelles décisions ont été prises au sujet des mesures correctives à prendre, avant que vous enquêtiez à ce sujet?

**L'honorable M. Axworthy:** Le chef de section à l'aéroport de Dorval a jugé que cet incident devrait être traité à l'aéroport même. Il ne nous a fait un rapport que lorsque nous le lui avons demandé. Cette façon de procéder sera bien sûr modifiée. Nous verrons à ce que des incidents de ce genre soient signalés aux autorités nationales compétentes qui prendront les mesures nécessaires.

Je crois que votre souci est naturel, sénateur McElman. J'avoue que j'ai été un peu préoccupé de voir qu'on exerçait ce genre de latitude.

**Le sénateur McElman:** Je sais que, dans un pays comme le nôtre on a tendance à attribuer rapidement la cause de nos problèmes à une question linguistique. Comme je vous l'ai dit ainsi qu'à votre collègue, le sous-ministre, ces mots ont été utilisés par le co-pilote pour expliquer aux passagers ce qui s'était passé. Dans la conversation que j'ai eue par la suite avec le commandant et son co-pilote. Après l'atterrissage à Fredericton, ils m'ont avoué qu'il y avait eu un problème de langue. Ils ont ajouté que bien que tous les contrôleurs se soient trouvés dans une même pièce à Dorval, si près l'un de l'autre qu'ils pouvaient presque se toucher, les instructions données au conducteur du camion de secours étaient «en français» et les instructions données aux pilotes des vols commerciaux, étaient en anglais. Soit dit en passant, monsieur le ministre, ce camion de secours se rendait de l'aérogare vers les lieux de l'accident, il n'en revenait pas. C'est alors que nous avons eu connaissance. C'est à ce point qu'il a passé devant l'avion. Êtes-vous d'accord?

**L'honorable M. Axworthy:** Si j'en crois le rapport qu'on m'a remis, ce n'était pas une question de langue au sens où on l'entend habituellement au Canada. La difficulté est venue de l'imprécision des instructions qui ont été données dans la même langue. Comme je l'ai dit plus tôt, il ne s'agissait pas d'un échange de l'anglais au français ou de toute complication qui pourrait en provenir. La difficulté venait plutôt de la façon dont le contrôleur a donné ses instructions au conducteur, à qui il croyait demander d'attendre qu'il lui répète ses directives quand, effectivement, le conducteur a compris qu'on l'autorisait à traverser. Ce n'était donc pas un problème de traduction mais plutôt une manière de s'exprimer, dans la même langue. Je ne prétends pas être suffisamment versé pour vous expliquer toute l'affaire. Je le ferai dans une lettre.

**Le sénateur McElman:** Je dois dire que l'explication que vous m'avez donnée ne me surprend nullement.

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois que vous avez raison, sénateur. Il s'agit plutôt du second point, qui se rapporte aux incidents comme celui-ci dont il devrait être fait rapport automatiquement. Ce sera fait à l'avenir.



[Text]

**Senator McElman:** As I say, the explanation you have given does not surprise me. It does relieve my mind since I commute through that airport twice weekly.

**The Chairman:** I would like to make a suggestion arising from the well-established practice on board ships, since I know more about ships than aircraft. When an order is given by the Officer in charge of navigation, the man to whom the order is given must repeat the order. The officer then knows whether or not he has been properly understood. I do not know if such a practice would be beneficial in order to avoid such incidents happening in the future.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, I would like to ask one question. Mr. Wilkins and the other witnesses were very forthcoming. They clarified a great many of the items in the bill for me, and, after hearing from them, I said I was satisfied. However, on thinking it over since then, I am wondering, Mr. Minister, just what this bill is going to do that will change things and provide better preventive methods in respect of aircraft; that will provide swifter action on public enquiries. In other words, what is the purpose of this bill and how will it help Canadians and travelers to obtain the answers to their questions faster than they did before? How will the investigation situation improve?

**Hon. Mr. Axworthy:** Senator, there are two primary values. The first is that this board will have a very clear, independent responsibility so that the suggestion raised during the course of Dubin Inquiry—that somehow there were ministry interests or others that would prevent certain information coming to light or that there was any kind of bias—can be clearly eliminated. Therefore, there will no longer be a lingering misapprehension of that kind. I think that will help a great deal in ensuring public confidence that, in the examination of any accident, there is not only an independent responsibility but also a public responsibility. The idea that there is a mystery attached to any accident report or investigation or that someone is retaining information is something that can erode public confidence. Having a board that has a mandate to call witnesses and to have an exchange in a public way will ensure that no one is receiving any particular favour or advantage, and will ensure that all information can be disclosed. We are now in an age, as you well know, where disclosure is becoming the norm.

My second point is that, unfortunately, one has to learn from tragedy. Until a mistake has been made, it is sometimes difficult to detect any defects in machinery or equipment, or problems in the operation of personnel. However, when the cause of that mistake is determined, it can be corrected and preventive steps can be taken to ensure that it does not happen again.

**Senator Marshall:** A few weeks ago, Air Canada refused to table a report which was, incidentally, in their favour. Perhaps you or a future Minister of Transport might say, "We are not going to release this report." Will this safety board have the power to say, "You must release that report so that the public knows what is going on"?

[Traduction]

**Le sénateur McElman:** Comme je viens de le dire, monsieur le ministre, l'explication que vous m'avez donnée ne me surprend guère. J'en suis un peu soulagé, étant donné que j'emprunte cet aéroport deux fois par semaine.

**Le président:** J'aimerais faire une suggestion à l'égard d'une coutume bien établie dans la marine, car je connais mieux les bateaux que les avions. Lorsqu'un ordre est donné au navigateur de service, il doit le répéter. La plupart du temps, il a très bien compris. J'ignore si une pratique de ce genre contribuerait à prévenir de tels incidents à l'avenir.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question. M. Wilkins et les autres témoins ont éclairci pour moi plusieurs aspects du projet de loi. Après avoir entendu MM. Wilkins et Johnson, j'ai dit que j'étais satisfait, mais j'y ai songé par la suite et je me demande, monsieur le ministre, ce que ce projet de loi pourra bien apporter de nouveau, s'il va nous valoir des mesures plus préventives à l'égard des aéronefs et déclencher plus promptement des enquêtes publiques. Bref, quel est son but et comment les Canadiens et les voyageurs obtiendront-ils, grâce à lui, plus rapidement réponse à leurs questions? Comment le sort des enquêtes sera-t-il amélioré?

**L'honorable M. Axworthy:** Monsieur le sénateur, ce projet de loi a deux vertus principales. D'abord, le bureau de sécurité aura un statut clair et autonome, de sorte que toute suggestion qui aura été faite au cours de l'enquête Dubin à l'effet que, d'une certaine façon des intérêts ministériels ou autres ont empêché la divulgation de certains renseignements ou qu'il y a eu certaines ingérences indues, sera nettement dissipée et qu'il ne subsistera plus aucun doute à ce sujet. Je crois que cela aidera beaucoup à rassurer le public que, dans l'éventualité d'une enquête portant sur un accident, il n'est pas seulement question de l'autonomie du Bureau de sécurité mais aussi des intérêts du public. De croire qu'il y a quelque mystère caché dans le rapport ou l'enquête sur un accident, ou encore que quelqu'un dissimule quelque chose, peut très bien miner la confiance du public. L'existence d'un Bureau de sécurité qui est mandaté pour citer des témoins et communiquer avec le public garantira que nul n'est spécialement favorisé ou avantagé et que toutes les données seront absolument divulguées. Nous sommes dans une ère où, comme vous le savez, la divulgation devient la règle.

Deuxièmement, je dois dire que il faut malheureusement tirer des leçons d'une tragédie. Tant qu'une erreur n'a pas été commise, il est parfois difficile de déceler un défaut dans les machines ou l'équipement, ou encore des frictions dans le fonctionnement du personnel. Toutefois, lorsque la cause de cette erreur est connue, elle peut être corrigée et des mesures préventives peuvent être prises pour en empêcher la répétition.

**Le sénateur Marshall:** Il y a quelques semaines, Air Canada s'est refusée à déposer un rapport qui, incidemment, était en sa faveur. Peut-être pourriez-vous, vous-mêmes ou un futur ministre des transports dire: «Nous ne publierons pas ce rapport». Ce Bureau de sécurité sera-t-il habilité à dire: «Vous allez le publier et renseigner le public sur ce qui se passe»?



[Text]

**Hon. Mr. Axworthy:** The board will have every right to call for all the relevant information and to require that it be submitted. In fact, we are now doing that in the case of the Gimli incident. We have set up a commission of inquiry which has full powers to command any information, any reports, any background material either from my department or from Air Canada or from outside witnesses to ensure that all factors are assessed. However, as you know, that inquiry which was commissioned a week or so ago is unusual. There had not been one for several years. This bill would eliminate the need to make that kind of *ad hoc* decision. The board would have the power, under this bill, to call for that kind of public inquiry on its own.

**Senator Marshall:** Without referring the matter back to you?

**Hon. Mr. Axworthy:** Right.

**Senator Marshall:** That appears to be what I was looking for. We will wait and see what happens.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think this is the right time to introduce a bill such as this. There is a very high level of public interest and concern about air safety at the present time and this particular legislation will provide a response to that. I believe, personally, that it is a major step forward in opening up the question of aircraft investigation and inquiry in a public way.

**Senator Marshall:** With regard to the long-standing controversy over search and rescue operations, there are two sides to the story about whether we have enough aircraft in the places where accidents tend to occur. The military appear to think we have enough, as was demonstrated in the evidence given at a recent meeting of the Subcommittee on National Defence. Will this safety board be able to clear up this lingering impression which is left with the public that search and rescue could perhaps have been on the scene faster and could perhaps have saved someone more quickly? Will they be able to tell the officials concerned that they want answers within a given period of time, instead of allowing the whole question to drag on, thus creating this aura of suspicion in the public mind?

**Hon. Mr. Axworthy:** As you know, senator, this board is limited to investigating aircraft incidents. I think you are aware that we now have an investigation commission which was put in place by the honourable Mr. Pepin under Bernard Deschenes to look at the whole question of maritime safety. I am hopeful that that commission will give us recommendations related to that particular area of travel some time in the new year.

The other side of the equation on search and rescue is, of course, the availability of equipment for warning stations and detection. It is obvious that we cannot provide a boat or plane in every parcel of ocean where a problem might occur, but we have taken some fairly major steps under the new recovery program to have a number of new Coast Guard ships built, so that the capability in that area is substantially improving.

[Traduction]

**L'honorable M. Axworthy:** Le Bureau de sécurité aura tous les pouvoirs nécessaires pour obtenir tous les renseignements pertinents. De fait, nous agissons actuellement de cette façon dans le cas de l'incident Gimli. Nous avons créé une commission d'enquête qui a plein pouvoir pour obtenir tout renseignement, tout rapport, toute information générale, soit du ministère, soit d'Air Canada, soit des témoins extérieurs, de façon à ce que nous puissions évaluer tous les facteurs en cause. Cependant, vous n'ignorez pas que l'enquête qui a été ordonnée il y a à peu près une semaine, est inusitée, il n'y en avait pas eu depuis plusieurs années. Le présent projet de loi nous éviterait d'avoir à prendre une décision pour chaque cas en particulier. Le Bureau serait autorisé, en vertu présent projet de loi, à ouvrir sa propre enquête publique.

**Le sénateur Marshall:** Sans vous consulter?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est exact.

**Le sénateur Marshall:** C'est le renseignement que je cherchais à obtenir. Il ne nous reste plus qu'à attendre les événements.

**L'honorable M. Axworthy:** Le moment est bien choisi, je crois, pour introduire un projet de loi de ce genre. La sécurité aérienne préoccupe beaucoup la population en ce moment et cette mesure législative viendra répondre à un besoin. Je crois pour ma part qu'elle constitue un pas dans la bonne direction pour ouvrir au public cette question des enquêtes et audiences sur la sécurité aérienne.

**Le sénateur Marshall:** Au sujet de cette interminable controverse sur les manœuvres de recherche et de sauvetage, il y a deux côtés à la question de savoir si nous avons assez d'aéronefs dans les endroits où les accidents ont tendance à se produire. L'armée semble croire que nous en avons suffisamment, comme le démontrent les témoignages recueillis lors d'une récente réunion du Sous-comité sur la défense nationale. Le présent Bureau de sécurité pourra-t-il dissiper l'impression que l'on voudrait donner au public selon laquelle il aurait été possible de sauver des vies, si les recherches et le sauvetage avaient été plus rapide. Le public pourra-t-il exiger que les fonctionnaires supérieurs répondent à ses questions dans un délai donné, au lieu de regarder l'enquête traîner en longueur ce qui laisse planer chez le public un climat d'incertitude?

**L'honorable M. Axworthy:** Vous n'ignorez pas, sénateur, que ce Bureau se limite à enquêter sur les incidents aériens. Vous savez que nous avons actuellement une commission d'enquête qui a été établie par l'honorable M. Pepin, et placée sous la direction de Bernard Deschenes, pour étudier toute cette question de la sécurité maritime. J'espère que cette commission nous fournira, au cours de la prochaine année, des recommandations qui portent sur ce domaine particulier.

De l'autre côté de cette question de recherches et de sauvetage, on trouve, bien sûr, l'équipement, les stations d'alerte et la détection. Il est évident que nous ne pouvons placer un bateau ou un aéronef sur chaque parcelle d'océan où quelque difficulté pourrait survenir, mais en vertu du nouveau programme de recouvrement, nous avons pris de sérieuses mesures entre autres la construction de nouveaux garde-côtes, qui

[Text]

**Senator Marshall:** I am referring to air search and rescue. The other evening in committee, we discussed who has the authority to make the decisions as between the military and the civilian interests.

**Hon. Mr. Axworthy:** It is a responsibility shared between the Ministry of Transport and the Department of National Defence. The Minister of National Defence, however, takes the lead in this particular area.

**Senator Marshall:** There are still no answers, however, to some of the incidents that have occurred. I would like to see this board say to the Chief of Defence Staff that they want answers and so prevent situation from draffing on in the way I have indicated.

**Hon. Mr. Axworthy:** There is no question that this board would have the power and authority to make those kinds of recommendations in air-related problems in search and rescue; if they feel that recommendations should be made, whether it is to the Chief of Staff, to the Minister of Defence or to the Minister of Transport or anyone else, there is no limitation on what they can recommend.

**Senator Bell:** Mr. Chairman, I have a strong feeling that this will be a worthwhile attempt to rectify a situation that has been less than satisfactory in the past. I also feel reasonably sure that the taxpayer will be quite willing to underwrite the costs of this legislation, since most people are quite happy to have something that will produce safe conditions. When we have had the opportunity to go over this legislation clause by clause to see whether it achieves what it is attempting to achieve, I think we will be very happy with it.

Arising from that, my question is: Can you tell us in general terms how much this extra service is going to cost the taxpayer?

**Hon. Mr. Axworthy:** I am told by my officials that the extra charge for this new service will be approximately \$4 or \$5 million more than what we are spending now through the safety bureau. This service will provide a more extensive range of activities and will be independent of the department. I think you are quite correct that, when it comes to matters of safety, the taxpayer does not reserve judgment in any way in that area. I believe that this is an important initiative and that the cost is certainly fully warranted.

**Senator Riley:** During the last meeting I asked whether there were any incidents concerning smoke in washrooms subsequent to the Cincinnati incident. I asked Mr. Wilkins what other incidents had been reported to the Department of Transport with respect to smoke in washrooms on DC-9 aircraft in either the United States or Canada.

**Hon. Mr. Axworthy:** As you are aware, we have had further concerns related to that. We had another incident of smoke in a washroom aboard an aircraft in Quebec City two weeks ago. As a result of that, we issued an airworthiness directive to all airlines instructing them to undertake an inspection of the

[Traduction]

viennent ajouter appréciablement à nos ressources dans ce domaine.

**Le sénateur Marshall:** Je parle des recherches et du sauvetage aériens. Nous nous demandions l'autre soir, en Comité, qui est autorisé à prendre des décisions, les forces armées ou les autorités civiles.

**L'honorable M. Axworthy:** Cette responsabilité est partagée entre le ministère des Transports et celui de la Défense nationale. Le ministère de la Défense nationale a toutefois préséance dans ce domaine particulier.

**Le sénateur Marshall:** Mais on a pas encore expliqué certains incidents qui se sont produits. Je voudrais que le présent Bureau puisse exiger que le Chef d'état-major de la défense donne des réponses, plutôt que de voir la situation traîner en longueur, comme je l'ai dit tantôt.

**L'honorable M. Axworthy:** Ce bureau disposera, à n'en point douter, du pouvoir et de l'autorité nécessaires pour faire de telles recommandations à propos des recherches et du sauvetage aériens et, s'il juge opportun de faire des recommandations au chef d'état-major de la défense, au ministre de la Défense, au ministre des Transports ou, à qui que ce soit d'autre, ces recommandations ne souffriront aucune restriction.

**Le sénateur Bell:** Monsieur le président, j'ai vraiment l'impression que nous faisons ici un effort louable pour rectifier une situation qui laissait nettement à désirer. En outre, je suis raisonnablement sûr que le contribuable consentira à y appuyer financièrement ce projet de loi, car la majorité de la population est bien aise de pouvoir compter sur des mesures de sécurité. Lorsque nous l'aurons scruté, article par article, pour vérifier s'il réalise bien les objectifs qu'il se propose, je crois que nous n'aurons qu'à nous réjouir de son adoption.

D'où la question suivante que je me pose: pouvez-vous nous dire approximativement combien ce service coûtera au contribuable?

**L'honorable M. Axworthy:** Selon mes hauts fonctionnaires, environ 4 ou 5 millions de dollars, en plus de ce que nous dépensons actuellement au Bureau de la sécurité. Ce service disposera de moyens plus étendus et sera indépendant du ministère. Je crois que vous avez raison de dire que, lorsqu'il s'agit de questions de sécurité, le contribuable ne lésine pas. Ce projet de loi constitue, je crois, une importante initiative dont le coût est, à n'en point douter, entièrement justifié.

**Le sénateur Riley:** J'ai demandé, à la dernière réunion, si on avait rapporté de la fumée dans les toilettes des avions à la suite de l'incident de Cincinnati. J'ai demandé à M. Wilkins en quelles autres occasions on avait rapporté au ministère des Transports qu'il y avait eu de la fumée dans les toilettes des appareils DC-9, ici ou aux États-Unis.

**L'honorable M. Axworthy:** Vous savez que nous avons eu à ce sujet d'autres raisons de nous préoccuper. Il y a deux semaines, on a rapporté de la fumée dans un appareil à Québec. Nous avons donc émis une directive à toutes les lignes aériennes leur demandant de vérifier l'efficacité du fonctionne-



[Text]

motor pumps to ensure that they were functioning properly. We have also urged the airlines to look for replacements for that particular type of pump. Two weeks ago Air Canada indicated to us that they were going to work on that particular problem, and, because they are talking about replacing a thousand or so pumps, it will take time to do that.

That was all done as a precautionary measure. We still do not have a full report on the Cincinnati fire to give us an idea of what in fact went wrong. My thinking is that, where there is smoke, there is fire. That is why I have taken very strong measures.

These will provide on occasion a degree of inconvenience, but the larger issue of fire hazards in aircraft is being looked at in two or three ways. A new set of regulations has just been advanced by the Federal Aviation Authority in the United States. We worked with them in developing those regulations and they are now out for public response. As soon as the FAA receives assessments on those regulations, they will be implemented, and we will follow suit. Those regulations deal mainly with questions of hazardous material and combustible potential inside aircraft.

The question of whether smoking itself should be banned is more difficult. It is being examined by the Department of Transport from a safety point of view and by the Department of Health and Welfare from a health point of view. The primary concern raised is that, if there is a ban on smoking on aircraft, some people who find it absolutely necessary to smoke will go into the washrooms to smoke, making it even more dangerous than it is now. So we have to look at the balance of issues related to that problem. That is one I am particularly concerned about.

We will try to develop a more clear-cut code, if you wish, related to the question of fire hazards.

**Senator Riley:** I take it the only incident reported was the Quebec City incident?

**Hon. Mr. Axworthy:** That was the only one in Canada, yes.

**Senator Riley:** What about the United States?

**Hon. Mr. Axworthy:** I have a list here, and if you wish me to I can read it for you.

**Senator Riley:** Just give me a number

**Hon. Mr. Axworthy:** For the months of August, September and October, the number is eight.

**Senator Riley:** Did those incidents take place on DC-9s or similar aircraft?

**Hon. Mr. Axworthy:** They involved different aircraft, but two incidents took place on DC-9s. Most aircraft use the same type of machinery in the washrooms.

**Senator Adams:** Mr. Minister, last week Mr. Wilkins and Mr. Johnson explained to us the problems that can occur on an aircraft, especially mechanical problems. Do we have a sufficient number of trained technicians in Canada to correct those problems?

Secondly, we now have the metric system of measurement in Canada, and the incident at Gimli seems to have been caused

[Traduction]

ment des moteurs de pompes. Nous leur avons demandé en outre de remplacer ces pompes. Il y a deux semaines, Air Canada nous a signifié que ce serait fait mais qu'il faudrait un certain temps pour remplacer les quelque mille pompes en cause.

Le tout par mesure de précaution. Nous n'avons pas encore reçu, au sujet de l'incendie de Cincinnati, un rapport sur la nature de la panne. Jugeant qu'il n'y a pas de fumée, sans feu, j'ai recommandé l'adoption des mesures énergiques.

Ces mesures susciteront parfois certains inconvénients, mais nous nous attaquons au risque d'incendie dans les avions de deux ou trois façons. La Federal Aviation Authority des États-Unis vient de promulguer de nouveaux règlements. Nous avons collaboré à leur rédaction; pour le moment, on constate la réaction du public à leur égard. Aussitôt que les règlements de la FAA auront été approuvés, ils seront appliqués et nous emboîterons le pas. Ces règlements portent surtout sur les matériaux dangereux et les risques d'incendie dans les aéronefs.

L'interdiction de fumer dans les appareils est une question plus difficile que le ministère des Transports étudie présentement, du point de vue sécurité, et le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, du point de vue santé. On redoute, si on interdit de fumer dans l'appareil, que certains se voient contraints de fumer dans les toilettes, précipitant encore plus le danger qui existe actuellement. Il nous faut donc étudier de près la question. Elle me préoccupe tout particulièrement.

Nous essayons, si vous voulez, d'établir un code précis sur les dangers d'incendie.

**Le sénateur Riley:** L'incident de Québec est le seul qui ait été rapporté, je crois?

**L'honorable M. Axworthy:** Au Canada, oui.

**Le sénateur Riley:** Et aux États-Unis?

**L'honorable M. Axworthy:** J'ai ici une liste, et si vous voulez je peux vous la lire.

**Le sénateur Riley:** Donnez-moi un chiffre.

**L'honorable M. Axworthy:** Pour les mois d'août, septembre et octobre, ce chiffre est de 8.

**Le sénateur Riley:** Ces incidents se sont-ils produits dans des DC-9 ou des aéronefs similaires?

**L'honorable M. Axworthy:** Dans divers aéronefs, mais deux incidents se sont produits dans des DC-9. Les divers aéronefs utilisent pour la plupart le même moteur dans les toilettes.

**Le sénateur Adams:** Monsieur le ministre, MM. Wilkins et Johnson nous ont expliqué la semaine passée les problèmes qui peuvent survenir sur un aéronef, les problèmes mécaniques tout particulièrement. Le Canada dispose-t-il d'un nombre de techniciens qualifiés suffisant pour remédier à ces problèmes.

Deuxièmement, nous avons maintenant au Canada le système de mesure métrique et l'incident de Gimli semble avoir



[Text]

by a misunderstanding of the metric system. How does the use of the metric system affect the safety of those travelling by aircraft?

**Hon. Mr. Axworthy:** As far as the Gimli incident is concerned, we do not know that, and that is why we are holding a public inquiry. I do not think that the problem is necessarily related to one of conversion, because, while American airlines use the Imperial system, European airlines use the metric system, and they both fly in and out of Canada. Things can be worked out, and it was just a matter of the means of conversion in that particular incident.

I do not think that the suggestion that the conversion to the metric system caused this incident is warranted, but I am not pre-judging anything. We are going to hold a public inquiry to obtain the facts, and then we will make our judgment.

**Senator Adams:** Canadian standards are quite different from American standards. Mr. Johnson and Mr. Wilkins said that when purchasing spare parts for aircraft, such as pumps, there might be problems because of the different standards.

**Hon. Mr. Axworthy:** Perhaps we should start convincing manufacturers to develop washroom pumps that work, particularly because of the large new market we are developing for them.

Most of the major airlines purchase their spare parts from manufacturers in the United States. In Canada we manufacture a number of components, but we do not have a fully-assembled airline industry in Canada, except for executive aircraft, and I do not want to get into that. Spare parts for the Airbus industry have to be purchased in Europe. Those manufacturers work on a global basis and specify equipment for all kinds of different countries. It is just a matter of ensuring that the manuals are properly up to date and are properly interpreted; and that, generally, has not been a problem.

**Senator Riley:** Last Tuesday evening I drew attention to Clause 4(2) of the bill, which states:

The Governor in Council shall appoint as members persons who, in his opinion, have the experience and capacity required for discharging their functions.

I suggested that that was rather broad. My fear is that many of these boards, as has been the experience in the past, will come under political influences.

The words "experience and capacity" I would suggest have to be more closely defined. I think it is the responsibility of government to make sure that these are not political appointments. The "experience" could be the experience of someone like Senator McElman who travels back and forth twice a week to New Brunswick and to other places. He is a Canada-wide traveller. I would say that he has "experience."

I am frightened that an appointment such as this could result in the operation being no better than the man who is appointed. I would like to see that clause defined more closely

[Traduction]

été causé par une mauvaise compréhension de ce système. En quoi l'utilisation du système métrique touche-t-elle la sécurité des personnes qui voyagent par avion?

**L'honorable M. Axworthy:** En ce qui concerne l'incident de Gimli, nous l'ignorons, et c'est la raison pour laquelle nous tenons une enquête publique. Ce n'était pas nécessairement un problème de conversion; les compagnies américaines utilisent le système impérial et les compagnies européennes, le système métrique, mais les deux desservent le Canada. Les deux systèmes sont compatibles et dans le cas de cet incident, c'était simplement une question de moyen de conversion.

Je ne pense pas qu'on puisse vraiment dire que c'est la conversion au système métrique qui a causé cet incident, mais je ne veux pas préjuger de quoi que ce soit. Nous allons tenir une enquête publique pour connaître les faits, puis nous rendrons notre jugement.

**Le sénateur Adams:** Les normes canadiennes sont très différentes des normes américaines. MM. Johnson et Wilkins ont affirmé que lorsqu'il s'agit d'acheter des pièces d'avion comme des pompes, par exemple, il peut se poser des problèmes à cause de la différence de normes.

**L'honorable M. Axworthy:** Nous devrions peut-être entreprendre de persuader les usines de mettre au point des pompes de toilette qui fonctionnent, étant donné notamment le vaste nouveau marché que nous développons à cet égard.

La plupart des grandes compagnies aériennes achètent des fabricants américains les pièces de rechange dont elles ont besoin. Au Canada, nous fabriquons un certain nombre de pièces mais n'avons pas d'industries de montage, si ce n'est pour les avions d'affaires, mais je ne tiens pas à entrer dans les détails à ce sujet. Les pièces de rechange pour l'industrie de l'air-bus doivent être achetées en Europe. Les usines européennes fonctionnent globalement et fournissent divers types de matériel à divers pays. Il s'agit d'assurer que les manuels sont à jour et bien interprétés, ce qui ne pose pas de problème de façon générale.

**Le sénateur Riley:** Mardi soir dernier, j'ai attiré l'attention sur le paragraphe 4(2) du projet de loi, qui dit:

Le gouverneur en conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaires.

J'ai laissé entendre que c'était plutôt vaste. Je crains que bon nombre de ces bureaux, comme l'a prouvé l'expérience, ne tiennent compte de considérations politiques.

Les termes «expérience et aptitudes» devraient à mon avis être définis plus étroitement. Je pense qu'il appartient au gouvernement de s'assurer que les nominations ne sont pas politiques. L'expérience pourrait être celle de quelqu'un comme le sénateur McElman, qui fait deux fois par semaine la navette entre le Nouveau-Brunswick et ici, et voyage aussi dans d'autres endroits. Il se déplace dans les divers coins du Canada. Je dirais donc qu'il a de l'«expérience».

Étant donné le mode de nomination proposé, on pourrait se retrouver dans une situation où le bureau ne serait pas meilleur que la personne nommée. J'aimerais voir cet article défini de

[Text]

to make sure that these will not be political appointments, because the situation is too serious for that.

**Senator McElman:** Before the minister answers, since Senator Riley has drawn me into the discussion, could I ask him if his question emanates from his own experience of being politically appointed to the Public Utilities Board in New Brunswick?

**Senator Riley:** I thought I got that on my merits.

**Hon. Mr. Axworthy:** I can say that it has been my experience that, while people may be appointed because of experience and capacity, they may also be political appointments, but, as soon as the appointments are made, everyone thinks they are there because of their merit and the other consideration very quickly evaporates. That is the nature of the human beast.

I can give you the assurance that the wording is very similar to that which has been used in the ports legislation, which I think your committee examined a while ago. It is recognized that this board has a very important function and must have on it people who are experienced in the area.

Not only does Senator McElman travel a lot; I, as Minister of Transport, travel extensively on commercial airlines. I have as much interest in making sure the people are experienced and have the capacity.

**Senator Riley:** I would like to be sure that men like Mr. Johnson, with the appropriate background, would be the ones appointed.

**Hon. Mr. Axworthy:** I am certainly prepared to act immediately. However, I would point out that the Department of Justice does have some reservations about making the wording any more specific than this. You could ask them for their reasons. They felt that similar questions had been raised, as I understand it, in the discussions related to the ports bill, and they felt this was enough of a mandate to ensure that people would be appointed because of their knowledge and experience in the airline business.

**Senator Riley:** Time will tell.

**Hon. Mr. Axworthy:** We are primarily looking for people with judgment, impartiality and discretion. It has been my experience that, usually, to varying degrees, there are people with that particular capacity in all political parties—some more than others but, generally, in all political parties.

**Senator Riley:** I am glad you qualified that.

**Hon. Mr. Axworthy:** We may differ as to the party in which we think that capacity exists to the greater degree.

**Senator Riley:** We in the Senate are non-partisan.

**Hon. Mr. Axworthy:** I am very grateful for that.

**The Chairman:** In his response to the question, Senator Riley, the minister was referring to Bill C-92 which we had before us in 1982.

[Traduction]

façon plus étroite pour s'assurer que les nominations ne soient pas politiques, car la situation est déjà trop grave pour cela.

**Le sénateur McElman:** Avant que le ministre ne réponde, le sénateur Riley m'ayant attiré dans la discussion, j'aimerais lui demander si sa question reflète sa propre expérience, lui qui a été politiquement nommé au *Public Utilities Board* du Nouveau-Brunswick?

**Le sénateur Riley:** Je pensais avoir été nommé au mérite.

**L'honorable M. Axworthy:** D'après mon expérience, quel qu'un peut être nommé en raison de ses connaissances et de ses aptitudes mais également pour des raisons politiques. Dès que la nomination est faite, tout le monde pense que c'est en fonction du mérite, et l'aspect politique est vite oublié: Ainsi va la vie.

Je puis vous assurer que la formulation est très semblable à celle utilisée dans la loi sur les ports qui, je pense, a été examinée par le comité il y a un certain temps. Il est reconnu que ce bureau a une fonction très importante et doit donc être doté de membres expérimentés dans ce domaine.

Il n'y a pas que le sénateur McElman qui voyage beaucoup. En tant que ministre des Transports, j'utilise beaucoup les lignes commerciales. Tout comme lui, je tiens à ce que les membres de ce bureau aient l'expérience et les aptitudes requises.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais être certain que des hommes comme M. Johnson, qui ont les antécédents requis, seront nommés à ce bureau.

**L'honorable M. Axworthy:** Je suis, certes, disposé à agir immédiatement. Tout ce que j'aimerais souligner, c'est que les représentants du ministère de la Justice ont des réserves quant à la question de rendre la formulation plus précise. Vous pourriez leur demander leurs raisons. D'après ce que je crois comprendre, des questions semblables se sont posées dans les discussions relatives au projet de loi sur les ports et ils estiment que le mandat prévu ici est suffisant pour assurer que les membres du bureau ont les connaissances et l'expérience nécessaires par rapport au secteur de l'aviation.

**Le sénateur Riley:** Le temps nous le dira.

**L'honorable M. Axworthy:** Nous recherchons surtout des personnes capables de jugement, d'impartialité et de discrétion. D'après mon expérience, à des degrés divers, il s'agit de personnes qui ont les qualités requises. Ces qualités sont peut-être plus accentuées chez certains, mais se retrouvent de façon générale dans tous les partis.

**Le sénateur Riley:** Je suis heureux que vous ayez quand même émis une réserve.

**L'honorable M. Axworthy:** Encore faut-il s'entendre sur la question de savoir qui possède ces qualités et à quel degré.

**Le sénateur Riley:** Au Sénat, le parti-pris n'existe pas.

**L'honorable M. Axworthy:** J'en suis bien heureux.

**Le président:** En réponse à la question, sénateur Riley, le ministre faisait allusion au projet de Loi C-92, que nous avons étudié en 1982.



[Text]

**Senator McElman:** On page 6, subclause 12(3), under the heading "Investigations and Public Inquiries" gives the exclusive jurisdiction of the board, stipulating that, whenever the new board undertakes an investigation, no other department may investigate for the purpose of making findings and recommendations, but that nothing in the subclause prevents a department from investigating the occurrence for any other purpose. It goes on to say that it does not prevent the RCMP from carrying out its proper functions. What is the principle behind this? Is it simply to avoid the overlapping of investigations at a particular time?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, that is the primary purpose, but, at the same time, it reserves the right of the RCMP, where there may be some suggestion that there could be criminal negligence, to conduct its own investigation.

**Senator McElman:** But is the freezing out of other departments simply to avoid duplication?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, I think that is one thing that has provided a little bit of the existing confusion surrounding investigations undertaken by a number of different bodies. This would clarify that the primary responsibility is with the safety board.

**Senator McElman:** On another subject entirely, I would point out that since January of this year—and I do not want to get too parochial, but it is a matter that concerns me—the management of Eastern Provincial Airways and their pilots have been locked into a very bitter dispute. There have been rulings with respect to whether one group or another will be hired, and so on. Currently, the management has dismissed a group of pilots and demoted others. It has elevated pilots taken on during the height of the strike.

Many people, including myself, when they fly, like to feel that those people in the cockpit are happy, contented and very efficient at their job, not arguing as to which one of them will land the aircraft. Would this be the sort of thing that could be referred to this new board to be dealt with?

**Hon. Mr. Axworthy:** Actually, Senator McElman, that is more within the purview of the Ministry of Transport. I can indicate to you that, until the present debate before the Labour Relations Board is resolved, we have ensured that there are special inspectors taking account of any relevant safety issues that might arise. It is really within the responsibility of this ministry to provide that kind of inspection, and we are doing it in the EPA case.

**Senator McElman:** Yes, I remember that during the period from January to June, when public concern was expressed, the department made statements to the effect that this was being monitored continually.

**Hon. Mr. Axworthy:** We have diverted some of our inspection staff into that particular situation just to make sure that there is a very close monitoring.

**The Chairman:** Honourable senators, it is now my task, on behalf of the committee, to thank the honourable Mr.

[Traduction]

**Le sénateur McElman:** A la page 6, paragraphe 12(3), sous la rubrique «Enquêtes-Enquêtes publiques», on mentionne la compétence exclusive du bureau et on précise que toutes les fois que le nouveau bureau entreprend une enquête, aucun ministère ne peut enquêter en vue de faire des constatations ou des recommandations, mais rien n'empêche un ministère d'enquêter pour d'autres raisons. Le paragraphe précise aussi que rien n'empêche la GRC d'exécuter les fonctions qui lui incombent. Quel est le principe qui sous-entend cette disposition? Veut-on simplement éviter un chevauchement d'enquêtes à un moment donné?

**L'honorable M. Axworthy:** C'est effectivement le principal but visé, mais on tient aussi à permettre à la GRC de mener des enquêtes simultanées s'il existe des motifs de croire à une négligence criminelle.

**Le sénateur McElman:** Mais le fait d'empêcher les ministères de mener des enquêtes vise-t-il simplement à éviter les chevauchements?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui, on tient à empêcher que diverses enquêtes ne soient menées par divers organismes. On veut préciser que la responsabilité première des enquêtes appartient au bureau de la sécurité.

**Le sénateur McElman:** A propos d'une question totalement différente, j'aimerais souligner que depuis janvier dernier—je ne veux pas faire preuve d'esprit de clocher, quoique cette question me préoccupe—la direction d'Eastern Provincial Airways et ses pilotes sont engagés dans un grave litige. Des décisions ont été rendues quant à savoir si tel ou tel groupe sera engagé, etc. Actuellement, la direction a congédié un groupe de pilotes et en a rétrogradé d'autres. Elle a promu des pilotes engagés au pire de la grève.

Bon nombre, y compris moi-même, aimeraient quand ils voyagent penser que le personnel aux commandes est satisfait et efficace et qu'il ne se dispute pas pour savoir qui fera atterrir l'avion. Ne serait-ce pas là un exemple du genre de questions que le nouveau bureau pourrait être appelé à trancher?

**L'honorable M. Axworthy:** En fait, sénateur McElman, cela relève davantage du ministère des Transports. Jusqu'à ce que l'actuel débat à la Commission des relations de travail soit résolu, nous avons pris des mesures pour que des inspecteurs spéciaux étudient toute question de sécurité pouvant se poser. Ce ministère a la responsabilité d'assurer ce type d'inspection, et c'est ce qu'on fait dans le cas de l'EPA.

**Le sénateur McElman:** Je me rappelle que de janvier à juin, à l'époque où le public exprimait ses préoccupations, le ministère a déclaré que la situation était surveillée continuellement de près.

**L'honorable M. Axworthy:** Nous avons affecté à cette situation particulière une partie de nos inspecteurs pour assurer une surveillance très étroite.

**Le président:** Honorables sénateurs, au nom du Comité, je remercie l'honorable M. Axworthy d'avoir comparu ce matin



*[Text]*

Axworthy for his appearance this morning and for the detailed information that he has given us in answering our questions. We have certainly been helped in our study of this bill. Thank you very much, Mr. Minister.

The committee adjourned.

*[Traduction]*

et le remercie des informations détaillées qu'il nous a données en réponse à nos questions. Certes, il nous a aidés dans notre étude du projet de loi. Je vous remercie beaucoup, Monsieur le ministre.

Le comité suspend ses travaux.

---





















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## APPEARING—COMPARAÎT

The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate, Deputy Minister;  
Mr. Ken Johnston, Director, Aviation Safety Bureau.

### *De Transports Canada:*

M. T. J. Wilkins, sous-ministre, adjoint;  
M. Ken Johnston, directeur du Bureau de la sécurité  
aérienne.



CP  
4C19  
783

Document  
Publication



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

Wednesday, October 26, 1983  
Thursday, October 27, 1983

Le mercredi 26 octobre 1983  
Le jeudi 27 octobre 1983

**Issue No. 42**

**Fascicule n° 42**

### Third Proceedings on

Subject-matter of Bill C-163,  
"An Act to establish the  
Canadian Aviation Safety Board  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof"

### Troisième fascicule concernant

La teneur du Projet de loi C-163,  
«Loi constituant le Bureau canadien  
de la sécurité aérienne et  
modifiant d'autres lois  
en conséquence»

---

Including:  
**REPORT OF THE COMMITTEE**

---

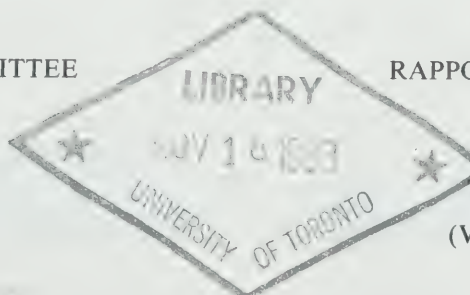
---

Y compris:  
**RAPPORT DU COMITÉ**

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Van Roggen—(21)
Steuart	

\*Ex Officio Members

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Stollery
Leblanc	Van Roggen—(21)
Steuart	

\*Membres d'office

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate,  
June 28, 1983:

"The Honourable Senator Frith moved, seconded by the Honourable Senator Petten:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and consider the subject-matter of the Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", in advance of the said Bill coming before the Senate, or any matter relating thereto.

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 28 juin 1983:

«L'honorable sénateur Frith propose, appuyé par l'honorable sénateur Petten,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», avant que ce projet de loi ou tout autre sujet s'y rattachant ne soient soumis au Sénat.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles Lussier

*Clerk of the Senate*



## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 26 OCTOBRE 1983  
(77)

[Texte]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 00, au laboratoire du Bureau de la Sécurité aérienne du Ministère des Transports, à Ottawa, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Riley et Rowe. (6)

*Témoins:*

*Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada):*

M. Ken Johnson, directeur;

M. R. McLeod, chef intérimaire, techniques de sécurité aérienne;

M. M. Vermij, chef de la section d'analyse électrique et mécanique;

M. Mike Poole, ingénieur consultant.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 28 juin 1983 et à sa motion du 25 octobre 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le comité visite le laboratoire du Bureau de la sécurité aérienne situé à l'aéroport international d'Ottawa. Au cours de cette visite, les membres du comité voient les différentes sections du laboratoire et assistent à plusieurs expériences pratiques sur des projets en cours du Bureau de la sécurité aérienne. Après cette présentation les témoins répondent aux questions.

À 17 h 30 le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

LE JEUDI 27 OCTOBRE 1983  
(78)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 11 h 24, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Doody, Langlois, Marshall, Riley, Rowe and Steuart. (7)

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De Paterson, MacDougall, Avocats:*

M. D. Bruce MacDougall, c.r.

*Du Ministère des Transports:*

M. Jaffray Wilkins, sous-ministre adjoint.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 26, 1983  
(77)

[Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:00 p.m. at the Laboratory of the Aviation Safety Bureau of the Department of Transport, in Ottawa, the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Cottreau, Langlois, Marshall, McElman, Riley et Rowe. (6)

*Witnesses:*

*From the Aviation Safety Bureau (Transport Canada):*

Mr. Ken Johnson, Director;

Mr. R. McLeod, Acting Chief, Aviation Safety Engineering;

Mr. M. Vermij, Head of the Electrical Mechanical Analysis Section;

Mr. Mike Poole, Consulting Engineer.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 28, 1983, and its motion of October 25, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-163, intitled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Committee visited the Laboratory of the Aviation Safety Bureau located at the Ottawa International Airport. During this visit, the members of the Committee were shown the different sections of the Laboratory where they witnessed a number of experiments on projects undertaken by the Aviation Safety Bureau. After this presentation, the witnesses answered questions.

At 5:30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

THURSDAY, OCTOBER 27, 1983  
(78)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 11:24 a.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Doody, Langlois, Marshall, Riley, Rowe and Steuart. (7)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From Paterson, MacDougall, Barristers & Solicitors:*

Mr. D. Bruce MacDougall, Q.C.

*From Transport Canada:*

Mr. Jaffray Wilkins, Assistant Deputy Minister.

*Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada):*

M. Ken A. Johnson, directeur.

*De la Société «Air Transport Association of Canada»:*

M. Gordon Lindsay, vice-président, affaires gouvernementales et

M. G. Capern, premier vice-président.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 28 juin 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le président présente les témoins qui font leur présentation et répondent aux questions.

A 12 h 33, le comité poursuit ses délibérations à huis-clos.

A 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

LE JEUDI 27 OCTOBRE 1983

(79)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis-clos, à 12 h 33, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Présents:* Les honorables sénateurs Adams, Langlois, Marshall, Riley, Rowe et Steuart. (6)

Il est proposé par l'honorable sénateur Riley,—QUE cette réunion se tienne à huis-clos, sans transcription.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 28 juin 1983, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le comité entreprend l'étude d'une ébauche de rapport.

Il est proposé par l'honorable sénateur Steuart,—QUE le rapport suivant soit adopté.

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel a été déféré la teneur du projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence» a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 28 juin 1983, examiné la teneur dudit projet de loi.

Votre comité veut aussi indiquer que le ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, a comparu et a répondu à un bon nombre de questions.

Votre comité a reçu des soumissions de *Canadian Bar Association*, *Air and Space Law Section* et *Canadian Owners & Pilots Association*, a tenu 4 séances et a entendu les dépositions des témoins suivants: De Transports Canada: MM. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint et B. Carr, agent politique. Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada): MM. Ken Johnson, directeur; R. McLeod, chef

*From the Aviation Safety Bureau (Transport Canada):*

Mr. Ken A. Johnson, Director.

*From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. Gordon Lindsay, Vice-president, Government Affairs and

Mr. G. Capern, Senior Vice-President.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 28, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman introduced the witnesses who made a presentation and answered questions.

At 12:33 p.m., the Committee met *in camera*.

At 12:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

THURSDAY, OCTOBER 27, 1983

(79)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera*, at 12:33 p.m., the Chairman, the Honourable Senator Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Langlois, Marshall, Riley, Rowe and Steuart. (6)

The Honourable Senator Riley moved:—THAT this meeting be held *in camera*, without transcription.

The question being put on the motion, it was carried unanimously.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated June 28, 1983, resumed consideration of the subject-matter of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Committee proceeded to consider the draft report.

The Honourable Senator Steuart moved:—THAT the following report be concurred in.

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject-matter of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof" has, in obedience to its Order of Reference of Tuesday, June 28, 1983, examined the subject-matter of the said Bill.

Your Committee also wishes to report that the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, appeared before the Committee and responded extensively to a substantial number of questions.

Your Committee has received submissions from the Canadian Bar Association, Air and Space Law Section and the Canadian Owners & Pilots Association, has held 4 meetings and has heard evidence from the following witnesses: From Transport Canada: Messrs. T. J. Wilkins, Assistant Deputy Minister and B. Carr, Policy Analyst. From the Aviation Safety Bureau (Transport Canada):

intérimaire, techniques de sécurité aérienne; M. Vermij, chef de la section d'analyse électrique et mécanique. M. Mike Poole, ingénieur consultant. De Paterson, MacDougall, Avocats: M. D. Bruce MacDougall, c.r. De la société «Air Transport Association of Canada»; MM. G. Lindsay, vice-président, affaires gouvernementales et G. Capern, premier vice-président.

Votre comité a aussi visité le laboratoire du Bureau de la sécurité aérienne situé à l'aéroport international d'Ottawa. Au cours de cette visite, les membres du comité ont pu voir les différentes sections du laboratoire, assister à plusieurs expériences pratiques sur des projets en cours et discuter du processus d'enquête au Bureau de la sécurité aérienne.

Votre comité propose par conséquent de reprendre son étude dès que ce projet de loi aura été lu pour la deuxième fois au Sénat et renvoyé à ce comité.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

*Il est ordonné*,—QUE le rapport sur la teneur du projet de loi C-163 soit déposé aujourd'hui même au Sénat par le président.

À 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

Messrs. Ken Johnson, Director; R. McLeod, Acting Chief, Aviation Safety Engineering; Mr. Vermij, Head of the Electrical Mechanical Analysis Section. Mr. Mike Poole, Consulting Engineer. From Paterson, MacDougall, Barristers & Solicitors: Mr. D. Bruce MacDougall, Q.C. From the Air Transport Association of Canada: Messrs. G. Lindsay, Vice-President, Government Affairs and G. Capern, Senior Vice-President.

Your Committee also visited the laboratory of the Aviation Safety Bureau located at the Ottawa International Airport. During this visit, the members of the Committee were shown the different sections of the laboratory where they witnessed various experiments on projects undertaken by the Aviation Safety Bureau and discussed the Aviation Safety investigative process.

Your Committee therefore proposes to resume its study as soon as the Bill has been given second reading in the Senate and referred to this Committee.

After debate thereon, the question being put on the said motion, it was carried unanimously.

*Ordered*:—THAT the report on the subject-matter of Bill C-163 be tabled this day in the Senate by the Chairman.

At 12:45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*



## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, October 27, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred the subject-matter of Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to the order of reference of Tuesday, June 28, 1983, examined the subject-matter of the said Bill.

Your Committee also wishes to report that the Minister of Transport, the Honourable Lloyd Axworthy, appeared before the Committee and responded extensively to a substantial number of questions.

Your Committee received submissions from Canadian Bar Association, Air and Space Law Section and Canadian Owners & Pilots Association, has held 4 meetings and has heard evidence from the following witnesses: from Transport Canada: Messrs. J. Wilkins, Assistant Deputy Minister; B. Carr, Policy analyst. From Aviation Safety Bureau (Transport Canada): Messrs. K. Johnson, Director; R. McLeod, Acting Chief, Aviation Safety Engineering; M. Vermij, Head of the Electrical Mechanical Analysis section; Mr. Mike Poole, Consultant Engineer. From Paterson, MacDougall, Barristers & Solicitors: Mr. D. Bruce MacDougall, Q.C. From The Air Transport Association of Canada: Messrs. G. Lindsay, Vice President, Government Affairs and G. Capern, Senior Vice-President.

Your Committee also visited the laboratory of the Aviation Safety Bureau located at the Ottawa International Airport. During this visit the Members of the Committee were shown the different sections of the Laboratory where they witnessed various experiments on projects undertaken by the Aviation Safety Bureau and discussed the Aviation Safety investigative process.

Your Committee therefore proposes to resume its study as soon as the Bill has been given second reading in the Senate and referred to this Committee.

Respectfully submitted,

*Le président*

LÉOPOLD LANGLOIS

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 27 octobre 1983

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications auquel a été délégué la teneur du projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence» a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 28 juin 1983, examiné la teneur dudit projet de loi.

Votre comité veut aussi indiquer que le ministre des Transports, l'honorable Lloyd Axworthy, a comparu et a répondu à un bon nombre de questions.

Votre comité a reçu des soumissions de Canadian Bar Association, Air and Space Law Section et Canadian Owners & Pilots Association, a tenu 4 séances et a entendu les dépositions des témoins suivants: De Transports Canada: MM. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint et B. Carr, agent politique. Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada): MM. Ken Johnson, directeur; R. McLeod, chef intérimaire, techniques de sécurité aérienne; M. Vermij, chef de la section d'analyse électrique et mécanique; M. Mike Poole, ingénieur consultant. De Paterson, MacDougall, Avocats: M. D. Bruce MacDougall, c.r. De la société «Air Transport Association of Canada»: MM. G. Lindsay, vice-président, affaires gouvernementales et G. Capern, premier vice-président.

Votre comité a aussi visité le laboratoire du Bureau de la sécurité aérienne situé à l'aéroport international d'Ottawa. Au cours de cette visite, les membres du comité ont pu voir les différentes sections du laboratoire, assister à plusieurs expériences pratiques sur des projets en cours et discuter du processus d'enquête au Bureau de la sécurité aérienne.

Votre comité propose par conséquent de reprendre son étude dès que ce projet de loi aura été lu pour la deuxième fois au Sénat et renvoyé à ce comité.

Respectueusement soumis,

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, October 27, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-163, to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 11.15 a.m. to consider the said subject matter.

**Senator Léopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, in continuing our study of the subject matter of Bill C-163 this morning we have as our first witness Mr. Bruce MacDougall, Q.C. I am informed that a copy of the submission of the Canadian Bar Association has been distributed. Would you please commence, Mr. MacDougall.

**Mr. D. Bruce MacDougall, Q.C., Paterson, MacDougall, Barristers & Solicitors:** Thank you, Mr. Chairman. Honourable senators, I should like to thank you on behalf of the Canadian Bar Association for giving up this opportunity to speak to this matter. Don Brenner who is a member of our committee, and who is a lawyer in Vancouver, had planned to be here but, unfortunately, he could not make it and asked me to pass on his regrets.

The brief which you see before you is filed by the Canadian Bar Association, and I am the chairman of the committee which was struck originally for the purpose of responding to a position paper of the Department of Transport in 1977. As you can see, this matter has been going on for a long time. The brief has been prepared after consultation with quite a number of lawyers who are actually engaged in the field of aviation litigation and licensing, and have had experience in the present scheme of investigation not only in Canada but also in other countries.

We would like to applaud and support the concept of the creation of an independent accident investigation board—the Canadian Aviation Safety Board—and in that respect we strongly support the submissions of the Air Transport Association, of the Canadian Air Line Pilots Association and others on this point. As well, we support the recommendations of the Dubin Commission.

It is often said that lawyers are only interested in their clients' cases, and since the people who are associated in making this report and making these recommendations happen to be airlines and manufacturers of components, and other people who have a definite bias in the trade, that we would not be interested necessarily in the fundamental concept of an independent aviation safety board, namely, to determine the facts of any one accident and to promote overall aviation safety. In my experience, this is not true because lawyers, in fact, join with the others in putting safety first.

We are of the view that finding out the facts is the most important aspect of an aviation safety board. So far as we are concerned, after all of the facts have been obtained, we will deal with those facts in terms of the legal issues involved.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 27 octobre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé l'objet du projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 11 h 15 pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, dans le cadre de notre examen du Bill C-163, nous accueillons ce matin comme premier témoin, M. Bruce MacDougall, c.r. On m'a dit que vous aviez reçu copie des mémoires de l'Association du Barreau canadien. Pourriez-vous commencer, M. MacDougall.

**M. D. Bruce MacDougall, c.r., Paterson, MacDougall, avocats:** Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, j'aimerais vous remercier au nom de l'Association du Barreau canadien de nous avoir fourni l'occasion de nous prononcer sur cette question. L'un des membres de notre comité, M. Don Brenner, avocat à Vancouver, avait prévu d'assister à l'audience d'aujourd'hui, mais il n'a malheureusement pas pu venir et m'a demandé de vous transmettre ses regrets.

Le mémoire que vous avez devant vous est présenté par l'Association du Barreau canadien, et je suis le président du comité qui avait été mis sur pied à l'origine pour répondre à une déclaration de principes du ministère des Transports en 1977. Comme vous pouvez le constater, cette affaire fait l'objet de discussions depuis longtemps. Le mémoire a été rédigé à la suite de consultations auprès d'un assez grand nombre d'avocats qui œuvrent dans le domaine des litiges et de l'octroi des licences dans le domaine de l'aviation et qui connaissent les méthodes actuelles d'enquête non seulement au Canada, mais également dans d'autres pays.

Nous applaudissons à la création d'un bureau indépendant d'enquête sur les accidents—le Bureau canadien de la sécurité aérienne—et nous appuyons fortement les positions présentées dans les mémoires de l'*Air Transport Association*, de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes et d'autres sur ce sujet. En outre, nous appuyons les recommandations de la Commission Dubin.

On dit souvent que les avocats ne s'intéressent qu'aux procès de leurs clients, et étant donné que ceux qui ont participé à la rédaction du rapport et à la formulation des recommandations sont les lignes aériennes et les fabricants de composants, et d'autres membres de l'industrie qui sont partiels, nous ne nous intéresserions pas nécessairement au principe fondamental d'un bureau indépendant de la sécurité aérienne chargé notamment d'établir les faits d'un accident et de promouvoir la sécurité aérienne en général. D'après mon expérience, ce n'est pas vrai parce qu'en réalité, les avocats, comme les autres, accordent la priorité à la sécurité.

Nous sommes d'avis que le plus important élément du Bureau de la sécurité aérienne est la constatation des faits. En ce qui nous concerne, une fois que tous les faits auront été établis, nous les examinerons en réglant toutes les questions juridiques voulues.



## [Text]

We believe that it is the ability, the efficiency and the integrity of this system that is the fundamental thing to look at. We see these aspects being of primary concern, and it is to these areas that we have directed our submissions. It is of fundamental importance that in finding out the facts the board must have access to and must take advantage of all the skills and ideas available to it. These skills and ideas may be located in airline personnel; they be located in manufacturing and engineering departments; they may be located entirely outside the system itself.

I see that Mr. Johnson is in attendance today. He was also at the Cincinnati National Transport Safety Board hearing on the Cincinnati-Air Canada fire. One of the problems which came up in the course of that investigation at a very early stage was that there was nobody involved in the National Transport Safety Board team; nobody involved intimately with the air carrier; and nobody involved as an employee even of any of the manufacturers who were skilled in the investigation of toxic fires. As a result, and purely by good fortune, it was possible to get somebody from outside to come in and to assist the team. This kind of capacity has to be available to the board, and it has to take advantage of it. No one has a monopoly on these ideas. The system has to recognize, therefore, that there is a bias in a number of people who may be associated with an accident investigation, but this bias can be accommodated in the system provided there is honesty on the part of the participants.

A second point which we see of fundamental importance, is that there ought not to be destructive testing of components of aircraft without the right to observe on the part of the operators. In this regard, I should like to mention some examples that we have observed in the past. For instance, there have not been facilities available in Canada for the testing of these components making it necessary to take them to the United States, usually to the manufacturers' premises, with the result on some occasions that the manufacturers have said that they are only prepared to do the testing provided the operator is not in attendance. In order to get the job done, the operator is excluded, and the testing is done, and no one has seen the results of the testing apart from the Aviation Safety Board people and the manufacturer's representative. The operators feel, and as lawyers for the operators we feel, that this is not an acceptable situation. Again, and this is fundamental to the whole of what we have said and everyone else has said, the board must be independent of the Department of Transport, and must maintain that independence and appear to be independent in all respects. Some of the submissions that we have made are related precisely to that point.

Those are my general comments. We have specific recommendations in our brief, and, if you have any questions, I would be glad to respond to them.

**The Chairman:** Thank you. Senator Marshall?

**Senator Marshall:** This bill has been with us for many months, and I am wondering why you have not appeared before the House of Commons Committee.

**Mr. MacDougall:** I do not think I can answer that. The submissions which we are making now are the same submissions that we have made in the past on various occasions.

## [Traduction]

Selon nous, les éléments fondamentaux à considérer sont la capacité, l'efficacité et l'intégrité du système. Ce sont là les aspects dont il faut se préoccuper avant tout, et c'est là dessus que portent nos mémoires. Au moment d'établir les faits, il est essentiel que le bureau ait accès à toutes les compétences et idées qui lui sont offertes, et qu'elle en tire profit. On peut les trouver chez les employés des lignes aériennes, dans les services techniques des fabricants ou totalement à l'extérieur du système comme tel.

Je vois que M. Johnson est ici aujourd'hui. Il était également présent à l'audience de la *Cincinnati National Transport Safety Board* sur l'incendie d'Air Canada. L'un des problèmes qui est survenu dès le début de l'enquête, c'est que personne n'avait de rapports avec l'équipe de la *National Transport Safety Board*; personne n'était en relation étroite avec le transporteur aérien; et il n'y avait même aucun employé de l'un ou l'autre des fabricants qualifiés pour enquêter sur des incendies toxiques. Par pure chance, il a été possible d'obtenir quelqu'un de l'extérieur pour aider l'équipe. Le bureau doit avoir cette capacité, et il doit s'en prévaloir. Personne n'a le monopole de ces idées. Il faut par conséquent reconnaître dans le système que certaines personnes susceptibles d'être appelées à participer à une enquête sur un accident sont partiales, mais on peut s'en accommoder à condition que les participants soient honnêtes.

Un deuxième point qui revêt une importance fondamentale, c'est qu'il ne faudrait pas soumettre les composants des avions à des tests de résistance sans que les exploitants aient le droit de les observer. À ce sujet, j'aimerais donner quelques exemples de cas qui se sont produits par le passé. Par exemple, étant donné qu'il n'existait pas d'installations au Canada pour soumettre les composants aux tests, il fallait que ceux-ci aient lieu aux États-Unis, habituellement chez le fabricant si bien qu'à certaines occasions, ce dernier disait qu'il voulait bien procéder aux tests à condition que l'exploitant n'y assiste pas. Les tests ont donc été effectués en l'absence de l'exploitant, et personne d'autre que les représentants du Bureau de la sécurité aérienne et du fabricant n'ont vu les résultats. Les exploitants sont d'avis que cette situation est inacceptable, et en tant qu'avocats des exploitants, nous partageons leur avis. Une fois de plus, et c'est le principe fondamental de tout ce qui a été dit par nous et par tous les autres, le bureau doit être indépendant du ministère des Transports, et le paraître à tous égards. Certains de nos mémoires portent précisément sur cette question.

Voilà mes observations générales. Nous formulons des recommandations précises dans notre mémoire, et si vous avez des questions, je serai heureux d'y répondre.

**Le président:** Merci. Sénateur Marshall?

**Le sénateur Marshall:** Le projet de loi est à l'étude depuis de nombreux mois, et je me demande pourquoi vous n'avez pas comparu devant le comité de la Chambre des communes.

**M. MacDougall:** Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question. Les mémoires que nous présentons maintenant sont les mêmes que ceux que nous avons présentés à diverses



[Text]

There is nothing fundamental which we are saying now which changes anything which we have said in the past.

**Senator Marshall:** You have said this before. Your brief is somewhat difficult to grasp. You seem to be against this testing of components in Canada, suggesting that we are not capable in Canada of testing them. Is that a correct understanding of your opinion?

**Mr. MacDougall:** I am saying that there can be situations where there are not adequate facilities in Canada to test the components. We feel that there should be a guarantee that the operator shall be allowed to participate or, at least, observe the testing. There is no such guarantee in the legislation. Our particular concern is not the Canadian situation, because we have always found that the people involved in doing the testing on behalf of the department, whether it is the department itself or somebody outside, are usually content to have observers there. We have found situations where testing has been done in the United States where the operator has been excluded from the testing site, and thereby has not had an opportunity to observe or participate in the testing itself.

**Senator Marshall:** Yesterday our committee visited the Air Safety Bureau and I was very proud to see the dedication of the people out there. I was also impressed with the very sophisticated equipment they have. What we learned from those dedicated people has convinced me that we are as good as the United States in that area. I cannot comment on your concern that someone cannot attend who may want to attend to see the testing of a particular piece of equipment.

**Mr. MacDougall:** Certainly, I agree with what you are saying about the capability of our aviation safety people here and the equipment they have, but I think they will admit that they do not have the capacity to do all the testing that is necessary. Because of the sophistication of some of the equipment involved, it makes sense to send some of it to a manufacturer's facility where he has better material or expertise to do the tests. That is where the problem has been encountered.

**Senator Marshall:** I thought it was the other way around. I gather that the authorities in the United States are very happy with what we have been able to accomplish. I think we are advancing. There is no question of funds being available for testing, if it is required on new equipment. We are talking about the safety of people and the prevention of accidents. Being a member of the opposition, perhaps I should not be saying these things.

**Mr. MacDougall:** I think you are quite right, senator.

**Senator Marshall:** You mentioned that clause 21(2) gives the Minister of Transport special status, and that you fail to see the basis for this special status. Can you tell me, in layman's terms, why you feel that way? From my questioning of witnesses, I am satisfied that the board is an independent body and that the minister cannot withhold any report or public inquiry. Do you have a different view?

[Traduction]

reprises par le passé. Nous ne disons maintenant rien d'essentiellement différent de ce que nous avons dit par le passé.

**Le sénateur Marshall:** Vous l'avez déjà dit. Votre mémoire est un peu difficile à comprendre. Vous venez de dire que vous vous opposiez aux tests effectués sur les composants en alléguant que nous ne pouvions les faire au Canada. Est-ce que j'ai bien compris?

**M. MacDougall:** J'ai dit que dans certaines occasions, nous n'avons pas les installations voulues au Canada pour soumettre les composants à des tests. Nous estimons qu'il faudrait garantir à l'exploitant qu'il sera autorisé à participer aux tests ou du moins, à les observer. Le projet de loi ne comporte aucune garantie de ce genre. Ce n'est pas la situation au Canada, qui nous préoccupe parce que nous avons toujours été d'avis que les personnes qui sont chargées des tests pour le compte du ministère, qu'il s'agisse du ministère lui-même ou de quelqu'un de l'extérieur, se félicitent habituellement de la présence d'observateurs. Nous avons relevé des situations où les tests ont été effectués aux États-Unis et où l'exploitant n'avait pas accès à l'endroit où ils avaient lieu; il n'avait donc pu les observer ni y participer.

**Le sénateur Marshall:** Hier, notre comité a visité le Bureau de la sécurité aérienne, et j'en étais très fier parce que ces gens sont dévoués. J'ai également été impressionné par le matériel très moderne dont ils disposent. Ce qu'ils nous ont appris m'a convaincu que notre matériel est aussi bon que celui des Américains. Je ne peux me prononcer quant à votre crainte que quelqu'un désirant assister à des tests faits sur un appareil ou un dispositif ne puisse le faire.

**M. MacDougall:** Je suis d'accord sur ce que vous avez dit sur la compétence du personnel du Bureau canadien de la sécurité aérienne et sur les moyens matériels dont il dispose, mais je crois que le personnel admettra lui-même qu'il n'est pas en mesure de procéder à tous les tests nécessaires. Étant donné le caractère complexe d'une partie du matériel à tester, il est logique d'en envoyer une partie aux usines du fabricant qui disposent de meilleurs instruments de mesure ou d'experts plus nombreux pour faire les tests. C'est à ce niveau que le problème s'est posé.

**Le sénateur Marshall:** Je croyais que c'était le contraire. Je crois savoir que le gouvernement américain sont très heureux de ce que nous avons été capables d'accomplir. À mon avis, nous progressons. Nous n'hésitons pas à financer tous les tests nécessaires du matériel nouveau. Après tout, il est ici question de la sécurité des passagers et de la prévention des accidents. Étant donné que j'appartiens à l'opposition, je ne devrais peut-être pas dire cela.

**M. MacDougall:** Je crois que vous avez tout à fait raison, sénateur.

**Le sénateur Marshall:** Vous avez dit que le paragraphe 21(2) donne au ministre des Transports un statut spécial dont vous ne voyez pas du tout la justification. Pourriez-vous me dire en termes simples ce qui motive cette opinion? D'après ce que des témoins m'ont dit, je suis convaincu que le Bureau est indépendant et que le ministre ne peut empêcher la tenue

[Text]

**Mr. MacDougall:** Our view was that any party who had a real interest in the outcome of an investigation should have the same status as the minister in the investigation. It was the different status that the minister would be given that bothered us.

**Senator Marshall:** That was my concern, but I was also convinced that this would not happen. The reason for the creation of an independent body is that they cannot hold back an inquiry; they have to release it.

**The Chairman:** Any other questions?

**Senator Riley:** You say that the aviation safety people in Canada sometimes have to resort to testing facilities outside the country.

**Mr. MacDougall:** That is correct.

**Senator Riley:** And that, when that happens, manufacturers and operators do not always have access to the actual testing.

**Mr. MacDougall:** That is correct.

**Senator Riley:** How could we control testing by the Americans?

**Mr. MacDougall:** In the past no legislation has governed the point; thus, when the department investigator arrived at the manufacturer's premises with the part, the manufacturer could say, "We are not going to test this part unless other people are excluded."

**Senator Riley:** Does that include our own aviation safety people?

**Mr. MacDougall:** No, they let the aviation safety people observe, but no one else. If this point is included in the legislation, that would give the investigator at least some power to be able to represent that the only way the test could be carried out is if other people are allowed to observe.

**Senator Riley:** In other words, unless the representative of our safety board could make the testing available to the manufacturer or operator, then they should not be allowed to test?

**Mr. MacDougall:** That is correct.

**Senator Riley:** How would they do the testing otherwise?

**Mr. MacDougall:** It is a bit of a *quid pro quod* because manufacturers are directly or indirectly doing business in this country, and manufacturers are not really anxious to avoid doing the testing; they would like to do the testing. If they can get away with excluding the operator's representative, then they will do so. Our view is that, if they are pressed on the point, they will give way and do the testing.

**Senator Riley:** Then they would allow the operator to be present?

**Mr. MacDougall:** If they are pressed and if the legislation is in place.

[Traduction]

d'une enquête publique ni la publication des résultats. Êtes-vous d'un avis différent?

**M. MacDougall:** Nous estimons que toute partie s'intéressant vraiment aux résultats d'une enquête devait avoir, dans le cours de l'enquête, le même statut que le ministre et ce qui nous agaçaient, c'était le statut spécial que le projet de loi accordait au ministre.

**Le sénateur Marshall:** J'ai craint cela aussi, mais j'étais également convaincu que cela n'arriverait pas. Si on a créé un organisme indépendant, c'est pour la bonne raison qu'il ne peut garder secret le résultat d'une enquête, qu'il doit le publier.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Riley:** Vous dites que les responsables de la sécurité aérienne au Canada ont parfois besoin d'installations qui n'existent qu'à l'extérieur du pays.

**M. MacDougall:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Vous dites aussi que lorsqu'il en est ainsi, les fabricants et les transporteurs concernés ne peuvent pas toujours assister aux tests.

**M. MacDougall:** C'est cela.

**Le sénateur Riley:** Comment pouvons-nous superviser les tests effectués par les Américains?

**M. MacDougall:** Dans le passé, cela n'a jamais été prévu dans aucune loi; ainsi, lorsque la pièce à tester et l'enquêteur du ministère arrivaient chez le fabricant, ce dernier pouvait dire: «Nous ne ferons aucun test sur cette pièce si refuser de tester la pièce en présence de certaines autres personnes».

**Le sénateur Riley:** Parmi ces autres personnes, y avait-il les gens de notre propre service de sécurité aérienne?

**M. MacDougall:** Non, les fabricants leur permettaient d'assister aux tests, mais à personne d'autre. Si ce détail était prévu dans le projet de loi, cela autoriserait au moins l'enquêteur à faire valoir que les tests ne pourront avoir lieu que si certaines autres personnes sont autorisées à y assister.

**Le sénateur Riley:** En d'autres termes, si le fabricant ou le transporteur n'étaient pas autorisés à assister aux tests, le représentant de notre service de sécurité aérienne pourrait interdire qu'ils aient lieu?

**M. MacDougall:** Exactement.

**Le sénateur Riley:** Comment feraient-ils les tests autrement?

**M. MacDougall:** Il s'agit un peu d'un quiproquo parce que les fabricants font des affaires directement ou indirectement dans notre pays et qu'ils ne tiennent pas vraiment à ne pas faire de tests. En fait, ils préféreraient en faire. Mais s'ils peuvent parvenir à exclure le représentant du transporteur aérien, ils le feront. Nous sommes d'avis que si nous insistons, ils céderont et feront les tests quand même.

**Le sénateur Riley:** Dans ce cas, ils autoriseraient le transporteur à y assister?

**M. MacDougall:** Oui, si nous insistons et si le projet de loi est adopté.



[Text]

**Senator Riley:** You mean if our legislation required that to be the case?

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Riley:** You also said that the Canadian Bar Association is completely satisfied with the test facilities and the accessibility of the Canadian aviation safety people.

**Mr. MacDougall:** There are no guarantees in the legislation. In the past the facilities have always been open, and we have no reason to think they would be otherwise.

**Senator Riley:** But you want it in the legislation.

**Mr. MacDougall:** Because of the difficulty of accomplishing some kind of testing outside the country.

**Senator Riley:** Only outside the country?

**Mr. MacDougall:** That is where the problem has arisen in the past. We think the issue is of such importance that it should be dealt with in the legislation.

**Senator Riley:** How would you put that in our legislation?

**Mr. MacDougall:** I think you have to provide for a guarantee in the "destructive testing" section that the interested parties have the right to observe.

**Senator Riley:** You say that an American manufacturer will be bound to allow interested parties from Canada to observe the testing and you would want that in our legislation?

**Mr. MacDougall:** I do not think it would be restricted to American testing. I would suggest that you amend this section to ensure that interested parties have the right to observe any destructive testing component.

**Senator Riley:** Would interested parties include the legal representatives of claimants?

**Mr. MacDougall:** I think that is a subject matter to be dealt with by the board internally. They are going to be looking to see who can contribute to an accident investigation. Once they determine who can contribute to the investigation process, then we say that anyone who is in that category of people should be in the position of being an observer. It does not happen very often, but, if that person happens to be a representative of a passenger, then, arguably, they should be there too, but I do not see that happening very often because usually passengers are not in the position of contributing to the investigation.

**Senator Riley:** As a legal representative of a claimant, one can subpoena anybody before the aviation board, is that right?

**Mr. MacDougall:** Yes.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Vous voulez dire que si le projet de loi exige qu'il en soit ainsi?

**M. MacDougall:** C'est cela.

**Le sénateur Riley:** Vous avez dit également que l'Association du barreau canadien est absolument satisfaite des installations qui servent aux tests et de la mesure dans laquelle les services de sécurité aérienne du Canada y sont admis.

**M. MacDougall:** Le projet de loi n'offre aucune garantie. Dans le passé, les installations leur ont toujours été ouvertes et nous n'avons aucune raison de penser qu'il pourrait en être autrement.

**Le sénateur Riley:** Mais vous voulez que cela soit prévu dans le projet de loi.

**M. MacDougall:** Oui, à cause des difficultés que pose la tenue de tests à l'extérieur du pays.

**Le sénateur Riley:** Seulement à l'extérieur du pays?

**M. MacDougall:** C'est à ce chapitre que nous éprouvions des problèmes dans le passé. Nous estimons que la question est d'une telle importance qu'il faudrait en parler dans le projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Comment prévoiriez-vous cela dans le projet de loi?

**M. MacDougall:** Il faudrait garantir, dans l'article qui porte sur les tests d'endurance, que les parties intéressées auront le droit d'assister aux tests à titre d'observateurs.

**Le sénateur Riley:** Vous dites qu'un fabricant américain sera obligé d'admettre les parties intéressées venant du Canada à titre d'observateurs lors des tests et vous voudriez que cela soit prévu dans notre loi?

**M. MacDougall:** Je ne dis pas que cela ne devrait s'appliquer qu'aux tests effectués aux États-Unis. Je vous suggère d'amender cet article de manière à garantir aux parties intéressées qu'elles auront le droit d'assister aux épreuves d'endurance à titre d'observateurs.

**Le sénateur Riley:** Quand vous parlez des parties intéressées, cela inclut-il les représentants juridiques des demandeurs?

**M. MacDougall:** Je crois que cette question relève uniquement du Bureau. En cas d'accident, ce dernier tâcherait de voir qui pourrait contribuer à l'enquête. Ensuite, quiconque entrerait dans cette catégorie devrait être autorisé à assister aux tests à titre d'observateur. S'il arrivait qu'une de ces personnes représente un des passagers, ce qui serait assez rare, cette personne devrait logiquement assister aux tests également, mais je crois que cela n'arriverait pas souvent parce que les victimes ne sont habituellement pas en mesure de contribuer à l'enquête.

**Le sénateur Riley:** Le représentant juridique d'un demandeur peut, en tant de tel, citer n'importe quel membre du service de sécurité aérienne à comparaître sous peine d'amende, n'est-ce pas?

**M. MacDougall:** C'est exact.



[Text]

**Senator Riley:** Do you find that to be a satisfactory method of obtaining information?

**Mr. MacDougall:** I think this goes back to what we were saying before about the need, in the investigation, to have access to as much skill and ability as exists anywhere. If some of that skill and ability happens to be outside the board itself, whether it rests with the manufacturer, the operator or someone else, then that skill might not be involved in this destructive testing. That is part of the reason for having that person there; it is not just to see what goes on, but is also to contribute, if possible, to the destructive testing process.

**Senator Steuart:** In the three points set forth on page 1 of his brief, the witness has set the stage for what follows in the body of his submissions. The first point reads, and I quote:

The Canadian Aviation Safety Board (CASB) must be independent of the Department of Transport.

It is independent, is it not? The fact that it may not have to report to a minister other than the Minister of Transport surely does not mean that the Canadian Aviation Safety Board is not independent, does it? That is the way cabinets operate.

My question is: Do you consider that, under the bill as it is now proposed, the Canadian Aviation Safety Board will not be independent?

**Mr. MacDougall:** We feel that there are a couple of provisions in the bill which are dangerous, senator. There is a series of provisions which make various parts of the accident investigation file available, on request, on the Department of Transport.

**Senator Steuart:** What is so bad about that? The department has to make the investigation public, does it not?

**Mr. MacDougall:** No, it does not, at that stage. This could provide an investigation system, if you will, for that portion of the department that is involved in the enforcement of regulations. That function should be completely separate from this board.

**Senator Steuart:** Are you suggesting that the board could investigate an accident and be forced, by the Department of Transport, to hand the file over to the department, where it could be buried?

**Mr. MacDougall:** The file would not be buried, no.

**Senator Steuart:** What would the Department of Transport do with it?

**Mr. MacDougall:** The department could use it for enforcement purposes. That is, if the file contained statements and other information which might have been given by someone who had breached a regulation and who had given that information freely to the board for safety purposes, the department could then use that information to prosecute that pilot, that engineer, or—

**Senator Marshall:** Or the manufacturer.

**Mr. MacDougall:** . . . the manufacturer, yes.

**Senator Steuart:** What is so bad about that?

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Jugez-vous que c'est un bon moyen d'obtenir des renseignements?

**M. MacDougall:** Je crois que cela nous ramène à ce que nous avons dit tout à l'heure au sujet de la nécessité, dans le cours de l'enquête, d'avoir accès au plus grand nombre d'experts possible. Si certains de ces experts n'appartiennent pas au Bureau, s'ils travaillent pour le fabricant ou la société aérienne ou n'importe qui d'autre, ils pourraient ne pas participer aux tests d'endurance. C'est en partie pour cela que ces personnes devraient assister aux tests, non seulement pour voir ce qui se passe, mais aussi pour y contribuer dans toute la mesure du possible.

**Le sénateur Steuart:** Dans les trois points exposés à la page 1 de son mémoire, le témoin introduit le sujet qu'il aborde ensuite dans le corps de son mémoire. Voici le premier point:

Le Bureau canadien de la sécurité aérienne doit être indépendant du ministère des Transports.

C'est un organisme indépendant, n'est-ce pas? Le fait qu'il ne soit pas tenu de faire rapport à un autre ministre que le ministre des Transports ne signifie pas que le Bureau canadien de la sécurité aérienne n'est pas indépendant? C'est la façon dont les cabinets fonctionnent.

Ma question est la suivante: estimez-vous que dans l'état actuel du projet de loi, le Bureau canadien de la sécurité aérienne ne sera pas indépendant?

**M. MacDougall:** Nous estimons, sénateur, que certaines dispositions du projet de loi comportent des risques. D'après une série de dispositions du projet de loi, certaines parties du dossier d'enquête sur un accident doivent être fournies au ministère des Transports à sa demande.

**Le sénateur Steuart:** Qu'est-ce qu'il y a de mal à cela? Le ministère ne doit-il pas rendre l'enquête publique?

**M. MacDougall:** Non, pas à cette étape. Cela pourrait constituer un système d'enquête, si vous voulez, pour le service du ministère qui est chargé de faire appliquer les règlements. Cette fonction doit être tout à fait indépendante du Bureau.

**Le sénateur Steuart:** Voulez-vous dire que le Bureau pourrait faire enquête sur un accident et être forcé, par le ministère des Transports, de remettre le dossier au ministère où il pourrait être enterré?

**M. MacDougall:** Non, le dossier ne serait pas enterré.

**Le sénateur Steuart:** Qu'en ferait le ministère des Transports?

**M. MacDougall:** Il pourrait l'utiliser à des fins coercitives. En effet, si le dossier contenait des déclarations ou autres renseignements susceptibles d'avoir été divulgués par quelqu'un qui avait enfreint un règlement et qui avait transmis ces renseignements librement au Bureau pour des raisons de sécurité, le ministère pourrait utiliser ces informations pour poursuivre le pilote, l'ingénieur, ou . . .

**Le sénateur Marshall:** Ou le constructeur.

**M. MacDougall:** Le constructeur, oui.

**Le sénateur Steuart:** Qu'est-ce qu'il y a de mal à cela?

[Text]

**Mr. MacDougall:** If you accept that that is all right, then you are accepting that the board is not independent of the Department of Transport.

**Senator Steuart:** The question, however, is: What are we trying to do here, protect the public or protect the pilots, the engineers or the manufacturer? Are we concerned about their individual rights more than we are concerned about public safety?

**Mr. MacDougall:** There is a perception that the only way, in an accident investigation, to get to the truth of what happened in that accident is to be able to obtain all of the information freely from the people who have it. If the people giving the information are aware that it will go to the Department of Transport and be used in an enforcement sense, then the information may not come so freely.

**Senator Steuart:** I understand. The second point on page 1 of the brief has to do with adequate funding for investigations. I have read the bill and I ask this question: Why would there not be adequate funding? There might well be, and it is envisioned that there will be. I cannot understand the fear that there would not be adequate funding with which to carry out investigations.

**Mr. MacDougall:** I agree with you, senator, that this legislation cannot deal with the issue of funding, except to the possible extent that, if the power to delegate is taken away, then there must be sufficient funds available to the board to investigate all accidents. If the power to delegate remains, then the board can only investigate those accidents which it has money to investigate and will have to delegate the rest to the Department of Transport. As soon as that happens, the independence is gone to that extent.

I do not think that the legislation can speak further to the issue of funding. Frankly, we do not think that the legislation can do much about those concerns.

**Senator Steuart:** The third point on the first page of your brief reads:

The CASB must have the respect and co-operation of the general public and the aviation industry.

It was my understanding that the aviation industry welcomed this legislation. Is that not true?

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Steuart:** Are you saying that, if the proposed bill is passed, you do not think the board would necessarily have the respect of the public or the aviation industry?

**Mr. MacDougall:** Frankly, senator, I would regard most of the submissions we have made as not destructive of the board or the concept of the board. We are talking about making the board a little bit better. The better it is, the better it is able to do its job and the more respect it will have from both the general public and the industry.

**Senator Steuart:** In other words, you like the bill the way it is but you think it could be improved?

**Mr. MacDougall:** That is correct.

[Traduction]

**M. MacDougall:** Si vous acceptez cela, vous reconnaissez du même coup que le Bureau n'est pas indépendant vis-à-vis du ministère des Transports.

**Le sénateur Steuart:** La question qui se pose toutefois est la suivante: quel est notre but, protéger le public ou protéger les pilotes, les ingénieurs ou le constructeur? Nous soucions-nous davantage de leurs droits particuliers que de la sécurité publique?

**M. MacDougall:** On estime que dans le cas d'une enquête sur un accident, la seule façon de connaître la vérité sur ce qui s'est passé est d'être en mesure d'obtenir tous les renseignements librement de ceux qui les connaissent. Si les intéressés savent que ces renseignements seront communiqués au ministère des Transports pour y être utilisés à des fins coercitives ils pourraient ne pas être aussi disposés à les communiquer.

**Le sénateur Steuart:** Je comprends. Le deuxième point à la page 1 du mémoire concerne le financement adéquat des enquêtes. J'ai lu le projet de loi et c'est pourquoi je pose la question suivante: pourquoi y aurait-il des problèmes de financement? Il se pourrait qu'il y en ait et on le prévoit. Je ne sais pas le motif de cette appréhension.

**M. MacDougall:** Je reconnais comme vous, sénateur, que ce projet de loi ne peut aborder la question du financement, sauf dans le cas où le pouvoir de déléguer serait retiré; dans ce cas, le Bureau devrait disposer de suffisamment de fonds pour faire enquête sur tous les accidents. Si le pouvoir de déléguer est maintenu, le Bureau ne pourra enquêter que sur les accidents pour lesquels il a les fonds voulus et il devra déléguer le reste au ministère des Transports. Dès que cela surviendra, le Bureau verra son indépendance amoindrie d'autant.

Je ne crois pas que la mesure législative puisse apporter davantage de précisions en matière de financement. Franchement, nous ne croyons pas qu'elle puisse intervenir efficacement à cet égard.

**Le sénateur Steuart:** Le troisième point à la page un de votre mémoire stipule:

Le BCSA doit jouir du respect et avoir la collaboration du public et de l'industrie aéronautique.

Je crois savoir que l'industrie aéronautique a fait bon accueil au projet de loi. N'est-ce pas vrai?

**M. MacDougall:** En effet.

**Le sénateur Steuart:** Voulez-vous dire que si le projet de loi est adopté, vous ne croyez pas que le Bureau sera nécessairement respecté par le public et l'industrie?

**M. MacDougall:** Franchement, sénateur, j'estime que la plupart des mémoires que nous avons présentés ne s'opposaient pas à la création du Bureau ni à son principe. Nous voulons plutôt y proposer des améliorations. Mieux il sera, plus il sera en mesure d'exercer son mandat efficacement et plus le public et l'industrie le respecteront.

**Le sénateur Steuart:** En d'autres termes, vous acceptez le projet de loi actuel, mais vous estimez qu'il peut être amélioré?

**M. MacDougall:** C'est exact.



[Text]

**Senator Rowe:** I believe that the witness mentioned that two or three clauses of the bill are perceived, by his organization, as being dangerous.

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Rowe:** Although I have not read all of the brief, I gather that those two or three clauses have been elaborated upon in it?

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Rowe:** I do not want to quibble with what has been said about independence. However, I once heard an old man say that there is nobody and nothing independent. There is no definition of independence set forth in your brief, is there?

**Mr. MacDougall:** No.

**Senator Rowe:** Would you care to try to define it?

**Mr. MacDougall:** Would I care to try to define "independent"? Well, as the other learned senator said, the cabinet will take care of any perceived conflict resulting from the concept of reporting through a minister other than the Minister of Transport. However, all of the people who will be part of the Aviation Safety Board will, in the short term, be ex-employees of the Department of Transport. This means that there is, there will be and there probably should be an ongoing working relationship between the Aviation Safety Board and the department. There must be a degree of communication between the safety board and the department, otherwise the whole system will break down. It has to be recognized, though, that the Department of Transport is in the business of supplying airports and is in the business of providing all kinds of written and other materials to the aviation industry. From time to time that department does not do things perfectly. The closer the relationship between the safety board and the department, the more concern that we and everyone in the country should have that some criticism might get pushed under the table. I do not think matters would go so far as, for example, the losing of some evidence, but some questions could go unasked.

What we are examining, then—and I think what most of the people who have looked at this legislation are also concerned with—is creating, in the bill itself, as much separation as can reasonably be created between the department and the board, while still ensuring co-operation between the two entities.

I do not know whether that answers your question, senator, but that is the problem.

**Senator Rowe:** I appreciate that. I asked the question because I had a more serious thought in mind. This business of independence can, I think, be carried to an extreme. If any body—an individual or a collective entity—is totally independent, then it has total power. I am sure that you are familiar with Lord Acton's famous dictum to the effect that where there is total power, there is corruption. In this case, the corruption might take the form of neglect or it might take the form of tyranny.

**Mr. MacDougall:** Yes.

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** Sauf erreur, le témoin a mentionné qu'aux yeux de son organisme, il y a deux ou trois articles du projet de loi qui posent des risques.

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Bien que je n'aie pas lu le mémoire intégralement, je pense qu'il s'attarde sur deux ou trois articles du projet de loi?

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Rowe:** Je ne voudrais pas ergoter sur ce qu'on a dit à propos de l'indépendance. Mais, j'ai entendu un jour un vieil homme dire qu'il n'y a rien ni personne de vraiment indépendant. Votre mémoire ne donne pas de définition d'indépendance, n'est-ce pas?

**M. MacDougall:** Non.

**Le sénateur Rowe:** Voudriez-vous essayer de le faire?

**M. MacDougall:** Définir «l'indépendance»? Et bien, comme le disait l'éminent sénateur, le cabinet réglera tout conflit qui lui apparaîtrait du moment où le Bureau devrait faire rapport à un ministre autre que le ministre des Transports. Toutefois, tous les membres du Bureau canadien de la sécurité aérienne deviendront, à court terme, d'ex-employés du ministère des Transports. Il s'ensuit qu'il y a, qu'il y aura et qu'il devrait sans doute y avoir des relations de travail permanentes entre le Bureau et le ministère. Il doit y avoir un certain degré de communication entre l'un et l'autre, sinon le système ne pourra pas fonctionner. Il faut reconnaître cependant que le ministère des Transports a pour fonction de fournir aux aéroports et à l'industrie de l'aéronautique toutes sortes de documents écrits ou autres. Il arrive cependant qu'il ne fasse pas toujours les choses à la perfection. Plus le Bureau et le ministère entretiendront des rapports étroits, plus il faudra craindre la possibilité que des critiques soient passées sous silence. Toutefois, je ne crois pas que les choses puissent aller jusqu'à, par exemple, faire disparaître une preuve, mais il pourrait arriver qu'on néglige de poser certaines questions.

Ce qui nous préoccupe, donc—et dont se sont préoccupés la plupart de ceux qui ont pris connaissance du projet de loi, c'est la nécessité d'établir dans le texte lui-même une distinction aussi grande que possible entre le ministère et le Bureau, tout en s'assurant qu'ils collaborent.

Je ne sais pas si cela répond à vos questions, sénateur, mais tout le problème est là.

**Le sénateur Rowe:** Je m'en rends compte. J'ai posé la question parce que j'avais quelque chose de plus grave à l'esprit. La question de l'indépendance peut sans doute être poussée à l'extrême. Si un organisme, un particulier ou une collectivité, jouit d'une indépendance totale, ses pouvoirs sont également absolus. Vous connaissez certainement le fameux dicton de Lord Acton selon lequel le pouvoir absolu engendre la corruption. Dans ce cas, la corruption pourrait prendre la forme de la négligence ou de la tyrannie.

**M. MacDougall:** En effet.



[Text]

**Senator Rowe:** Certainly, however, the danger of corruption is there always. We have seen that in connection with the RCMP in recent years. Because the force was so popular and respected, and in many ways so efficient, people forgot that those very characteristics could provide a basis for corruption.

**Senator Marshall:** Concerning the interested party aspect, let us take, as an example, an airplane part that is discovered to be defective. The part is sent to the Air Safety Board, or the Air Safety Bureau as it is now known; it is tested there and is discovered to be a danger to people. You are saying that, when defects are discovered, the manufacturer is notified and he has to correct them.

**Mr. MacDougall:** Yes.

**Senator Marshall:** Is that wrong?

**Mr. MacDougall:** No.

**Senator Marshall:** Then why do you say that the interested manufacturer should be present to observe the testing? Is that what you are getting at?

**Mr. MacDougall:** Certainly he should.

**Senator Marshall:** Does that happen now?

**Mr. MacDougall:** Genly speaking it happens. I am concerned not so much with the manufacturer, who probably knows the part inside out, but with the operator. If it affects Air Canada, then that is one problem, because Air Canada may have a large number of technical experts and may, in fact, take part in the investigation process. If it is a smaller accident, involving a smaller operator or perhaps a private owner, whose product is being inspected, he may not be part of that investigation process on an ongoing basis. However, it may be vital to his legal interests that he be in a position to observe the testing, and there should be a guarantee for that, particularly if the complexity of the component is such that it realistically has to be tested in an American manufacturer's laboratory.

**Senator Marshall:** It seems to me that, if there is a defect and the manufacturer is advised, he should know enough about it to correct it.

**Mr. MacDougall:** So far as the manufacturer is concerned, I believe that is correct. But he may debate the issue, if he has not been part of the investigation process. He may say, "I do not believe that. We have done the testing on that component, and this is what we have found. We do not accept what you have said".

**Senator Marshall:** In the meantime, people might be killed. With regard to the aspect of RCMP priority, can you put that in layman's terms? What are you getting at with regard to clause 12(3)?

**Mr. MacDougall:** The clause says:

...nothing in this subsection... prevents the Royal Canadian Mounted Police from investigating the aviation occurrence for any purpose for which it is empowered to conduct investigations.

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** De toute façon, il y a toujours un risque de corruption. C'est ce qu'on a vu avec la GRC ces dernières années. Du fait de la popularité et du respect dont jouissait la GRC, et du fait de son efficacité, on a oublié que ces vertus mêmes pouvaient constituer un terrain propice à la corruption.

**Le sénateur Marshall:** En ce qui concerne la question de la partie intéressée, prenons l'exemple d'une pièce d'avion qui se révèle défectueuse. Cette pièce est envoyée au Bureau de la sécurité aérienne; elle est soumise à des essais, qui établissent que cette pièce est dangereuse. Vous dites que lorsque le Bureau détecte des défauts, il en avise le fabricant, qui doit y remédier.

**M. MacDougall:** Oui.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce que je me trompe?

**M. MacDougall:** Non.

**Le sénateur Marshall:** Dans ce cas, pourquoi dites-vous que le fabricant concerné devrait assister aux essais? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

**M. MacDougall:** Absolument.

**Le sénateur Marshall:** Est-ce qu'il y assiste actuellement?

**M. MacDougall:** Cela arrive. Je me préoccupe moins du fabricant, qui connaît sans doute la pièce de fond en comble, que de la compagnie aérienne. Si c'est Air Canada qui est cause, cette compagnie a sans doute un grand nombre d'experts techniques qui pourraient participer aux essais. S'il s'agit d'un accident de moindre importance, survenu à un avion d'une compagnie aérienne plus modeste ou d'un propriétaire privé, ces personnes n'assisteront sans doute pas à l'intégralité des essais. Cependant, au nom de leurs intérêts juridiques, il est essentiel qu'elles puissent y assister; on devrait leur en donner la garantie, notamment lorsque la complexité de la pièce est telle qu'elle doit obligatoirement être testée dans le laboratoire d'un fabricant américain.

**Le sénateur Marshall:** Il me semble que si la pièce comporte un défaut et que le fabricant en est avisé, il devrait en savoir suffisamment pour pouvoir y remédier.

**M. MacDougall:** En ce qui concerne le fabricant, je pense que c'est exact. Mais il pourra contester les résultats des essais s'il n'y a pas assisté. Il pourra refuser d'y croire, prétextant qu'il a lui-même procédé à des essais sur cette pièce, et que ces essais ont abouti à des résultats contraires.

**Le sénateur Marshall:** Dans l'immédiat, la pièce peut faire d'autres victimes. En ce qui concerne le droit de priorité de la GRC, pouvez-vous nous présenter la question en termes clairs? Que voulez-vous dire à propos du paragraphe 12(3)?

**M. MacDougall:** Ce paragraphe comporte notamment ce qui suit:

Le présent paragraphe n'a... pas pour effet d'empêcher... la Gendarmerie royale du Canada d'enquêter sur le fait à toute fin ressortissant à ses pouvoirs d'enquête.

*[Text]*

The fundamental concern there is that the RCMP is not an aviation investigation agency. From time to time aviation accidents are highly complex things. Mr. Johnson may be able to respond to this point, but certainly it has happened that the police during a preliminary investigation, while looking for sabotage or for evidence of some other crime, have destroyed evidence which might have been helpful to professional investigators in finding out what actually happened. Therefore, it was our concern that the police, if they are going to do anything, should do it in co-operation with the board.

We had a further concern, namely, that, outside Ontario and Quebec, the RCMP are the regular provincial police force, and in those areas they are empowered to conduct investigations of all kinds, and they could be there before the board, doing all kinds of investigation and possibly destroying evidence. Genly speaking, those were our concerns.

**Senator Marshall:** There is never a perfect bill; at least, I have not seen one in the 15 years that I have been in the Senate. At this late date we have to get the process started. Would you be alarmed if the bill was passed now and we came back another day to take a further look at it?

**Mr. MacDougall:** I hate to say that I agree that it should go forward as it is, but, on the other hand, I think you have put the point fairly. I would not be unduly alarmed, but I am of the view that you may have to look at the bill some time in the future to see if the discretion provisions are being responsibly exercised.

**The Chairman:** Are there any further questions? Thank you, Mr. MacDougall. We have Mr. Johnson with us. Perhaps he may wish to comment on the views expressed by Mr. MacDougall.

**Mr. Ken A. Johnson, Director, Air Safety Bureau, Department of Transport:** Mr. Chairman, on Mr. MacDougall's point concerning testing, generally speaking our laboratories have the facilities to do the testing that is required. From time to time equipment is new and highly sophisticated and it is unlikely that we would have to test it on a repetitive basis. In those circumstances we do not always have the tools necessary to disassemble items or to measure them. In those circumstances we send an investigator from our organization, together with the part, to a manufacturer or laboratory somewhere else, usually in the United States. The part is under the control of our investigator during the course of that testing, and we can establish the conditions. It has come as a surprise to me to learn that there have been circumstances where people have wanted to observe the testing but were not allowed to do so. Simply because we are in control of the testing—it is done because we take the part and they agree to do the testing—we can establish whatever conditions are necessary to ensure that other Canadian interests, who want to observe the testing, are afforded an opportunity to do so. I do not see that as a long-term problem. If anyone brings a matter to our attention, I believe it can be resolved quite easily.

*[Traduction]*

Le problème essentiel, c'est que la GRC n'est pas un organisme d'enquête sur la sécurité aérienne. Les accidents d'avion deviennent de plus en plus complexes. M. Johnson pourrait sans doute vous donner d'autres détails, mais il reste qu'au cours des enquêtes préliminaires de la police, alors que celle-ci recherchait des preuves de sabotage ou d'acte criminel, il est arrivé qu'elle détruise des éléments qui auraient peut-être permis aux enquêteurs professionnels de découvrir la véritable cause de l'accident. C'est pourquoi nous voudrions que si la police doit intervenir dans l'enquête, elle le fasse en coopération avec le Bureau.

Nous craignons également que la GRC qui, à l'extérieur de l'Ontario et du Québec, fait office de police provinciale et peut donc, à ce titre, réaliser toutes sortes d'enquêtes, puisse arriver sur les lieux d'un accident avant les enquêteurs du Bureau, commencer son enquête et détruire des éléments probants. Voilà essentiellement ce qui nous préoccupe.

**Le sénateur Marshall:** Un projet de loi n'est jamais parfait; du moins, je n'ai jamais rien vu de tel en 15 ans d'activités parlementaires au Sénat. A cette étape de l'étude du projet de loi, il faut que les choses avancent. Seriez-vous contrarié si le projet de loi était adopté aujourd'hui et que nous y revenions ultérieurement pour approfondir notre étude?

**M. MacDougall:** Je reconnais malgré tout qu'il faut effectivement aller de l'avant, et vous avez bien présenté le problème. Je n'en serais pas particulièrement contrarié, mais j'estime que vous devriez revenir ultérieurement sur ce projet de loi pour voir si les pouvoirs discrétionnaires qui y sont prévus sont exercés de façon responsable.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je vous remercie, monsieur MacDougall. M. Johnson est également parmi nous; peut-être a-t-il des remarques à formuler sur ce que vient de dire M. MacDougall.

**M. Ken A. Johnson, directeur du Bureau de la sécurité aérienne, ministère des Transports:** Monsieur le président, en ce qui concerne le point de vue de M. MacDougall sur les essais, je dois dire que nos laboratoires sont parfaitement équipés pour les réaliser. Mais en aéronautique, les techniques et le matériel évoluent très rapidement, et il y a peu de chance pour que nous ayons à tester plusieurs fois de suite le même élément. De ce fait, nous n'avons pas toujours les outils nécessaires pour démontrer une pièce et pour l'évaluer. Dans un tel cas, nous envoyons un de nos enquêteurs pour faire tester la pièce dans le laboratoire d'un fabricant, généralement aux États-Unis. La pièce est placée sous le contrôle de notre enquêteur pendant toute la durée des essais, et nous pouvons imposer des conditions au déroulement de ces essais. J'ai appris avec surprise que dans certaines circonstances, on avait refusé à certaines personnes la possibilité d'assister à des essais. Du fait que c'est nous qui dirigeons les essais, nous pouvons imposer toutes les conditions nécessaires pour permettre aux parties canadiennes intéressées d'y assister. Je ne vois pas là de difficulté insurmontable. Si quelqu'un soumet à notre attention un problème de ce genre, je suis certain que nous pourrons le résoudre très facilement.



[Text]

**Senator Riley:** Has it ever been brought to your attention?

**Mr. Johnson:** No, it has not. It may have been brought to the attention of some of my predecessors, but I have never been made aware of it as a problem during the time I have been there.

**Senator Riley:** How long have you been there?

**Mr. Johnson:** Two years.

**The Chairman:** Are there any further questions?

**Senator Riley:** The results of tests conducted outside Canada are sent to you. The components and the reports indicating the defect are available to the manufacturers and operators through you; is that correct?

**Mr. Johnson:** That is correct. But there may be cases where a manufacturer or operator has asked to be present and has been refused. That is easy to accommodate.

**Senator Riley:** In your laboratories?

**Mr. Johnston:** There are no problems in our laboratories; it is with regard to outside the country. I am not a lawyer so I am not sure how changes to our legislation will affect things outside the country. We do have the administrative practice that we can put into place which will ensure that Canadian interests are looked after. We can do this simply through the arrangements we make with the testing agent. The Canadian Government has that authority and we can make those arrangements.

**Senator Riley:** Do you foresee any difficulties there?

**Mr. Johnson:** No.

**Senator Riley:** Have you ever had requests that observers from operators or manufacturers be present at the testing?

**Mr. Johnson:** We frequently receive such requests and, to my knowledge, they have been complied with. The case to which Mr. MacDougall referred involved equipment going out of the country and an operator wanting to observe the testing and not being afforded the opportunity because the foreign manufacturer or foreign testing agent does not want to give it. In tests being done on our behalf, where we control the equipment and have possession of it, we establish the conditions.

**Senator Riley:** Looking at it in the reverse, do the Americans sometimes send components to Canada to be tested?

**Mr. Johnson:** I don't think there is any problem, government agency to government agency. When we send something to the National Transportation Board or when it sends something to us, we respect one another's practices. I believe Mr. MacDougall is referring to a private laboratory or private manufacturer.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Avez-vous déjà été saisi d'un cas semblable?

**M. Johnson:** Non. Cela s'est peut-être produit du temps de mes prédécesseurs, mais je n'ai jamais eu connaissance d'un problème de ce genre depuis le début de mon mandat.

**Le sénateur Riley:** Depuis combien de temps êtes-vous en fonction?

**M. Johnson:** Deux ans.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

**Le sénateur Riley:** On vous fait parvenir les résultats des essais réalisés à l'étranger. Le fabricant et la compagnie aérienne peuvent prendre connaissance, par votre intermédiaire, de tous les éléments du rapport sur le défaut. Est-ce bien exact?

**M. Johnson:** C'est exact. Mais il a pu arriver qu'un fabricant ou qu'une compagnie aérienne demande à assister aux essais, et qu'on lui ait opposé un refus. On pourrait pourtant facilement accepter une telle demande.

**Le sénateur Riley:** Dans vos laboratoires?

**M. Johnson:** Il n'y a aucun problème en ce qui concerne nos laboratoires; le problème se pose à l'étranger. Je ne suis pas juriste et je ne sais pas dans quelle mesure la modification de notre législation va se répercuter sur la façon dont les choses se passent à l'étranger. Nous pouvons dès maintenant appliquer une procédure administrative qui respectera les intérêts canadiens. Nous pouvons simplement en convenir avec l'organisme étranger chargé d'effectuer les tests. Le gouvernement canadien peut l'exiger, et nous pouvons parvenir à une entente sur ce point.

**Le sénateur Riley:** Vous ne prévoyez donc aucune difficulté à cet égard?

**M. Johnson:** Non.

**Le sénateur Riley:** Avez-vous déjà reçu des demandes de représentants d'un fabricant ou d'une compagnie aérienne qui voulait assister aux essais?

**M. Johnson:** Nous recevons fréquemment des demandes de ce genre, et à ma connaissance, nous y donnons une suite favorable. M. MacDougall a évoqué le cas dans lequel on envoie une pièce à l'étranger et où l'on refuse aux représentants de la compagnie aérienne la possibilité d'assister aux essais, parce que l'organisme étranger chargé d'effectuer les essais n'accepte pas sa présence. Pour ce qui est des essais faits pour nous sur du matériel que nous contrôlons et possédons, nous fixons les conditions.

**Le sénateur Riley:** Et quand c'est le contraire, arrive-t-il que les Américains envoient des pièces au Canada pour les soumettre à des essais?

**M. Johnson:** Je pense qu'il n'y a aucun problème entre organismes gouvernementaux. Quand nous envoyons des pièces au National Transportation Board ou quand il nous en envoie, nous respectons tous les deux les pratiques de l'autre. Je pense que M. MacDougall fait allusion à un laboratoire ou à un fabricant privé.



[Text]

**Senator Riley:** When you receive a component for testing from American authorities, is that test available for observation by the manufacturers or operators either here in Canada or in the United States?

**Mr. Johnson:** If the National Transportation Board is in possession of a component they want tested, they may send it up to us and we do the work on their behalf. They are free to bring with them whatever observers they wish to bring and we will accommodate them. They do the same for us. So between government agencies there is no problem.

**Senator Riley:** Let us say you received a request from Mr. MacDougall's law firm that an operator or manufacturer involved with a particular component being tested in Canada at the request of the United States be present at the testing, even though he was not invited by the operator or manufacturer; what would happen?

**Mr. Johnson:** We would probably talk to the American authorities and ask them whether they had any objections. Normally, they would say that if we wanted to include him we could. I do not foresee any difficulty there. The only circumstances in which there could be a difficulty are where, for example, 400 passengers were involved in an airplane accident and the families of the 400 involved wanted to see the testing. We simply do not have the physical room. The objective of aviation safety investigation in Canada, the United States, the United Kingdom and everywhere is to find out what caused the problem and what can be done to prevent it from happening again.

**Senator Riley:** So you use every means available to you?

**Mr. Johnson:** The general rule is that we invite the opinions of all concerned. For example, while we were at the laboratory yesterday there were people working side by side with our people from Canadair, Air Canada and other firms. It is common practice to use the experts of the operators and manufacturers to assist us in investigations, always under the control of the investigator in charge.

**Senator Riley:** With regard to the Cincinnati incident, were the tests on the pump motors conducted in the United States or in Canada?

**Mr. Johnson:** The tests on the flush pump motors were conducted in both countries.

**Senator Rowe:** Recently, I had occasion to fly from Vancouver to Tokyo in a Boeing 747. Suppose that plane developed some trouble in Tokyo which prevented it from coming back to Canada prior to an investigation. What is the *modus operandi* there? Is there a formal agreement between governments, government agencies or what?

**Mr. Johnson:** Without exception, the investigations are conducted by the country in which the accident occurs. All countries that are members of the United Nations subscribe to the International Civil Aviation Organization rules for co-operating on these matters. As Canadians, we would be entitled to have what is called an accredited representative. So

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Quand les autorités américaines vous envoient une pièce pour la soumettre à un essai, les fabricants ou les exploitants canadiens ou américains peuvent-ils y assister?

**M. Johnson:** Si le National Transportation Board veut soumettre une de ses pièces à des essais, il peut nous l'envoyer et nous ferons le travail pour lui. Il est libre d'envoyer tous les observateurs qu'il veut, nous les recevrons. Ils font la même chose pour nous. Entre organismes gouvernementaux, il n'y a pas de problème.

**Le sénateur Riley:** Si le cabinet d'avocats de M. MacDougall vous demandait que l'exploitant ou le fabricant d'une pièce mise à l'essai au Canada à la demande des États-Unis assiste aux essais, malgré le fait qu'il n'ait pas été invité par l'exploitant ou le fabricant, que se passerait-il?

**M. Johnson:** Nous demanderions probablement aux autorités américaines s'ils ont des objections. Normalement ils l'autoriseront à y assister si nous sommes d'accord. Je n'entrevois aucun problème dans ce cas. Il pourrait y avoir des problèmes seulement si, par exemple, quatre cents passagers étaient victimes d'un accident d'avion et que toutes leurs familles tenaient à assister aux essais. Nous n'avons pas les locaux pour les recevoir. L'objectif des enquêtes de sécurité aérienne effectuées au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni et partout ailleurs consiste à découvrir la cause du problème et les moyens d'empêcher qu'il se reproduise.

**Le sénateur Riley:** Vous prenez donc tous les moyens mis à votre disposition?

**M. Johnson:** En règle générale, nous invitons les experts de toutes les parties intéressées. Par exemple, au laboratoire, hier, des représentants de Canadair, d'Air Canada et d'autres sociétés travaillaient ensemble avec les nôtres. Il est courant de demander aux experts des exploitants et des fabricants de nous aider à mener les enquêtes, toujours sous la direction de l'enquêteur en chef.

**Le sénateur Riley:** Au sujet de l'incident de Cincinnati, les essais des moteurs de pompe ont-ils été effectués aux États-Unis ou au Canada?

**M. Johnson:** Les tests des moteurs de chasse d'eau ont été effectués dans les deux pays.

**Le sénateur Rowe:** Récemment, j'ai eu l'occasion de me rendre en avion de Vancouver à Tokyo à bord d'un Boeing 747. Disons que cette avion aurait eu des ennuis à Tokyo qui l'aurait empêché de revenir au Canada pour être soumis à une enquête. Comment procède-t-on dans ce cas? Y a-t-il un accord officiel entre les gouvernements et les organismes gouvernementaux, ou alors que fait-on?

**M. Johnson:** Les enquêtes sont faites sans exception dans le pays où l'accident s'est produit. Tous les pays membres des Nations unies souscrivent au Règlement de l'Organisation de l'aviation civile internationale et sont prêts à collaborer à ce sujet. Le Canada aurait droit d'envoyer ce que l'on appelle un représentant accrédité. Donc, un des employés du Bureau irait

[Text]

one of the staff of the bureau would go there to represent Canada's interests. He would be entitled to take with him, as observers, representatives of the aircraft operator; if the aircraft were manufactured in Canada, he could take representatives of the manufacturer, or any people who have an interest in the matter. In your example, since the aircraft was manufactured by Boeing, the United States would have accredited-representative status because it is the country of manufacture of the aircraft. So there is good co-operation among all countries because aviation safety affects everybody and everybody sees the sense of working together.

**The Chairman:** If there are no further questions, Mr. Johnson, you may step down.

We also have with us today as observers, representatives from the Air Transport Association of Canada, Mr. Gordon Lindsay and Mr. George Capern. Gentlemen, you have heard the testimony this morning. If you have any comments would you care to come forward?

**Mr. Gordon Lindsay, Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada:** Mr. Chairman, we are merely here as observers and have nothing to add to what has been said. Perhaps my colleague, Mr. Capern, has something to say.

**Mr. George Capern, Senior Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada:** Perhaps I could clarify some of the points raised by Mr. MacDougall with respect to testing. Essentially, our association has made the same recommendations as the bar association. I do not want to testify in the sense of testifying, but perhaps I could provide some clarity in my remarks.

In terms of the testing, the concerns are really in five areas. There is the availability of equipment on the part of the CASB. There is the matter of special tooling and time factors involved. There are warranty issues and there is access to the process.

With respect to equipment, perhaps it would be beneficial to cite a recent case with which Mr. Johnson is familiar. This case involved a Canadian-registered wide body jet which landed in Vancouver. On its take-off from its departure point it had a failure in an axle assembly and it landed in Vancouver. The faulty component was removed. This component was the entire truck, or bogie assembly, which involves the strut, the axles and four wheels—a rather large piece of equipment. The rules which apply would have automatically required an investigator from Mr. Johnson's department to take charge of the investigation, and because of the mechanics involved, which I suggest relate to personal views or interpretations, the component in its entirety would have been required to be shipped to Mr. Johnson's department in Ottawa for testing. However, the manufacturer of the aircraft in this case was Boeing, which is located approximately 100 miles south of Vancouver. Boeing had all the necessary tooling to disassemble this axle-tools which the department would not reasonably have. The department cannot conceivably stock all tools for all aircraft. I happened to be in Vancouver on the day of this incident and I discussed with Mr. Johnson, by phone, the

[Traduction]

représenter les intérêts du Canada. Il aurait droit d'amener avec lui, à titre d'observateurs, des représentants de l'exploitant de l'aéronef ainsi que du fabricant, dans le cas d'un aéronef fabriqué au Canada, et toute autre intéressé. Dans l'exemple que vous donnez, comme l'aéronef a été fabriqué par la compagnie Boeing, les États-Unis auraient le droit d'envoyer un représentant accrédité étant donné qu'il est le pays fabriquant. Il y a donc de la collaboration entre tous les pays étant donné que la sécurité aérienne les touche tous et qu'ils sont tous conscients de l'utilité d'un travail commun.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, monsieur Johnson, vous pouvez aller vous asseoir.

Nous avons aussi avec nous aujourd'hui à titre d'observateurs, des représentants de l'Association canadienne du transport aérien. MM. Gordon Lindsay et George Capern. Messieurs, vous avez entendu le témoignage de ce matin. Si vous avez des remarques à formuler, auriez-vous l'obligeance de vous avancer?

**M. Gordon Lindsay, vice-président, Affaires gouvernementales, Association canadienne du transport aérien:** Monsieur le président, nous ne sommes ici qu'à titre d'observateurs et nous n'avons rien à ajouter sur ce qui a été dit. Peut-être que mon collègue, M. Capern, a quelque chose à dire.

**M. George Capern, vice-président principal, Affaires gouvernementales, Association canadienne du transport aérien:** Je pourrais peut-être préciser certains des points soulevés par M. MacDougall au sujet des essais. Essentiellement, notre association a formulé les mêmes recommandations que l'Association du Barreau. Je ne veux pas faire de témoignage proprement dit, mais mes remarques pourraient être plus claires.

Dans le cas des essais, il y a cinq points à considérer: La disponibilité du matériel pour le Bureau canadien de la sécurité aérienne, la question de l'outillage spécial et des facteurs temps, les questions de garantie et la participation aux essais.

Pour ce qui est du matériel, il serait peut-être utile de citer un exemple récent que connaît M. Johnson. Il s'agit d'un avion à réaction à grand fuselage avec enregistrement Canadien qui a atterri à Vancouver. Au moment du décollage, au point de départ, on s'est rendu compte que les essieux étaient défectueux et l'avion a atterri à Vancouver. La partie défectueuse y a été enlevée, c'est-à-dire tout le train de bogie qui comprend l'entretoise, les essieux et les quatre roues, des pièces assez importantes. Selon le règlement, un enquêteur du service de M. Johnson doit de se charger de l'enquête et comme il fallait demander les services de mécaniciens, ce qui d'après moi est une question d'interprétation personnelle, tout le matériel aurait dû être envoyé au service de M. Johnson à Ottawa pour être soumis à des essais. Pourtant, dans ce cas, le fabricant de l'aéronef était Boeing, dont l'usine est situé à environ 100 milles au sud de Vancouver. La compagnie Boeing disposait de tout l'outillage nécessaire pour démonter l'essieu, outillage qu'il était raisonnable de croire que le service n'aurait pas. Il est impensable qu'il ait tous les outils nécessaires à tous les aéronefs. Je me trouvais à Vancouver le jour de l'incident et j'ai discuté avec M. Johnson au téléphone pour déterminer s'il



*[Text]*

advisability of shipping the bogie unit to Seattle where the manufacturer is located. I suggested that his investigator, who would have control of the unit, accompany it to its destination. Boeing could do all the necessary work in terms of the disassembly. In fact, Boeing could carry out the testing since, it has adequate and sufficient equipment at its establishment there. As it turned out, that is the way the incident was treated. In our considered opinion it was the practical solution to an otherwise very difficult problem.

In this particular instance the Federal Aviation Agency was concerned because a similar incident had occurred previously in the United States. Boeing was concerned because the incident involved its product. The particular carrier in this case was a Canadian operator and it had more than a vested interest in the situation. So in terms of the time factors it was essential that the investigation be carried out as quickly as possible in order that the problem could be identified. In this way the manufacturer could take whatever action it had to take. The FAA could take whatever action it had to take, since it was the agency which issued the approval for the aircraft. The department had the opportunity to take whatever action it deemed necessary. The operator also had the opportunity to understand the nature of the fault and to take whatever action was necessary on its part immediately on the line operation in order to avoid a recurrence of a similar situation.

Another element which was involved in this particular case, which is not uncommon in all cases, was that there was a warranty problem. Had the part in question been shipped to Ottawa and had it been disassembled, if in fact that were possible in light of the special equipment required, then the warranty would be negated. As I recall, the part in question was valued at \$186,000 U.S. So the company had three elements of concern. The first concern was with respect to the timeliness of the testing to determine what actually happened in order that it could take action. The company had a considerable amount of money tied up in a warranty. Boeing would not have been required to support the warranty if the part had been disassembled or tested by another party.

In terms of access, there are occasions when an operator would want to have access to the process. If the process is limited to the CASB investigator and to Boeing—the manufacturer in the case I have cited—excluding the operator or its representative, then some very serious problems can be created. If the ultimate finding in this case pointed toward the maintenance of the component in question and as a consequence the fault was directed toward the operator, then there would be some very serious consequences. This is the main reason operators would like to have unlimited, unrestricted and described access to these processes.

In Mr. MacDougall's case, his firm could well represent an operator. If litigation were to follow then we feel, reasonably, the operators must have an opportunity to be present, or at least to have technical expertise present, to judge the circumstances in order to defend itself, if necessary, it it goes into the worst case scenario.

With respect to Mr. Johnson's comments regarding the ability to access the process, I feel his answer is probably a

*[Traduction]*

convenait d'envoyer le train de bogie à Seattle où se trouve l'usine du fabricant. J'ai proposé que l'enquêteur chargé de la pièce, se rende avec la pièce à Seattle. La compagnie Boeing pourrait faire tout le démontage nécessaire. En fait, elle pouvait effectuer les essais étant donné qu'elle dispose de l'équipement nécessaire à son usine. Finalement, c'est ce qui a été fait. D'après notre point de vue éclairé, c'était la meilleure solution pour résoudre ce problème très difficile.

L'agence fédérale de l'aviation s'intéressait beaucoup à ce cas étant donné qu'un incident analogue s'était déjà produit aux États-Unis. La compagnie Boeing s'y intéressait parce qu'il s'agissait d'un de ses produits. Le transporteur qui, dans ce cas était un exploitant canadien, était lui aussi très intéressé à la situation. Donc, pour ce qui est du facteur temps, il était essentiel que l'enquête s'effectue le plus rapidement possible pour que le problème puisse être repéré. Ainsi, le fabricant pourrait prendre les mesures appropriées. La FAA pourrait faire de même, étant donné que c'est elle qui a délivré le certificat attestant la qualité de l'aéronef. Le ministère aurait pu prendre les mesures qu'il jugeait nécessaires. Et l'exploitant aurait aussi eu l'occasion de découvrir la nature de la défectuosité et prendre les mesures qui s'imposent, sous délai, afin d'éviter que ne se reproduise cet incident.

Un autre élément dans ce cas particulier, qui entre toujours en ligne de compte, est le problème de la garantie. Si la pièce en question avait été expédiée et démontée à Ottawa, si en fait, cela avait été possible compte tenu de l'équipement spécial requis, alors la garantie aurait été annulée. Si je me souviens bien, la pièce en question valait 186,000 \$ US. La compagnie avait donc trois éléments de préoccupation. Tout d'abord il était opportun de déterminer la cause de l'incident afin de pouvoir prendre les mesures nécessaires. La garantie représentait un montant considérable pour la compagnie. Quant à la société, elle n'aurait pas eu à assurer la garantie si la pièce avait été démontée ou vérifiée par une tierce partie.

En ce qui concerne l'enquête, il y a certaines circonstances où l'exploitant voudrait participer au processus. Si elle se limite au travail de l'enquêteur du Bureau canadien de la sécurité aérienne et à celui de la société Boeing (le fabricant dans le cas que j'ai cité) et que l'on exclut l'exploitant ou son représentant, cela peut entraîner des problèmes très graves. Si l'enquête avait décelé un problème d'entretien de la pièce en question, et que la faute était imputée directement à l'exploitant, il pourrait alors y avoir des conséquences très sérieuses. Voilà la principale raison pourquoi les exploitants aimeraient participé, sans aucune restriction, au processus d'enquête.

Dans le cas de M. MacDougall, sa compagnie pourrait très bien représenter un exploitant. S'il s'ensuivait un procès, nous sommes d'avis qu'il serait raisonnable que l'exploitant puisse être présent, ou du moins y déléguer un spécialiste, pour juger des circonstances, et défendre sa cause, au besoin, si le pire devrait se produire.

Quant aux commentaires de M. Johnson sur la possibilité de participer au processus d'enquête, je suis d'avis que sa réponse



[Text]

responsible one. However, significant in his response was his comment with respect to the accommodation in that context, depending upon personalities. I do not mean to make any derogatory comments with respect to personalities—personalities change, as we all know. If it is to be a best efforts, all parties understanding, then the situation can become endangered as personalities change. To the extent possible we would like to see an opportunity provided in this legislation for operators, or manufacturers, to attend these investigations.

**Senator Rowe:** The incident you described was fortunate in the sense that the manufacturer was only 100 miles from the scene of the incident. What would have happened if a similar incident had occurred in Iceland?

**Mr. Capern:** Then you come to the third dimension. If the source of testing were other than the manufacturer's facilities and there were limited resources to carry out the testing, then the other dimension comes into play. This could be the case if it were a highly specialized component which needed testing. In our opinion, this dimension is also shared by the Bar Association. Both the manufacturer—Boeing in this case—and the operator should have access to that testing in Iceland. Your example, is, then, perhaps a very good one where you have the third or fourth party involved and not necessarily the prime manufacturer.

**Senator Rowe:** I did have that experience personally in an old Boeing stratocruiser which had to go down for some minor repairs.

**Mr. Capern:** May I say that the emphasis that we wish to leave with you gentlemen in this regard falls more particularly on the time factors. If we are talking about a bearing assembly or a circuit breaker, those parts could be readily transported to the Ottawa facility in the Canadian case, but if in fact you are dealing with, as in the example I provided you, a whole truck assembly of a large aircraft, it is incredible to believe that, in the worst case, that would have had to be transported to Ottawa. As it happened, the problem that was presented to me that morning in Vancouver was resolvable in the language of reason. I simply telephoned Mr. Johnson and we discussed it and he took the necessary action to enable that part to be transported to Seattle. The point is that if those kinds of discussions and those kinds of personalities are not evident in this system we might well have been in a worst-case situation. We would have had what I would consider to be an unreasonable delay in getting the part to Ottawa; marginal capability, if any at all, on the part of the department to disassemble it without serious damage, and depending upon the extent of their resources, they might not have been able to test such a large piece of equipment. The time factors would, therefore, have been exaggerated beyond reason. That is when you get into the question of availability of access.

**Senator Adams:** You were talking about circuit-breakers and the operator or pilot resetting it again once it had tripped. Why would you not have somebody in the plane, the steward perhaps, check it afterwards to see if it was safe? In the case of the Cincinnati incident, apparently the breaker was tripped and the pilot reset it again and then the fire occurred.

[Traduction]

est raisonnable. Toutefois, j'aimerais souligner ce qu'il a dit concernant le fait que les ententes dans ce contexte dépendent des dirigeants. Mon intention n'est pas de faire des commentaires désobligeants concernant les dirigeants, car ils peuvent changer, comme nous le savons tous. Chacun doit faire son possible, toutes les parties doivent bien s'entendre, mais la situation peut devenir sérieuse si les dirigeants changent. Dans la mesure du possible, nous aimerions que les exploitants, ou les fabricants, puissent assister à ces enquêtes.

**Le sénateur Rowe:** Dans l'incident que vous avez décrit, on a eu de la chance, étant donné que le fabricant ne se trouvait qu'à 100 milles de la scène de l'incident. Que se serait-il produit si un incident semblable était arrivé en Islande?

**M. Capern:** C'est ici qu'entre en jeu la troisième facteur. Si la pièce défectueuse devait être vérifiée ailleurs que dans les installations du fabricant et qu'il n'y avait pas de ressources suffisantes pour faire cette vérification, c'est alors que l'autre facteur entre en jeu. Cela pourrait se produire dans le cas où il faudrait vérifier une pièce hautement perfectionnée. Nous croyons que l'Association du barreau est aussi de cet avis. Les deux, le fabricant en l'occurrence la société Boeing et l'exploitant devraient assister à la vérification en Islande. L'exemple que vous avez cité est sans doute excellent, étant donné qu'il y a une troisième et une quatrième partie en cause qui ne sont pas nécessairement le principal fabricant.

**Le sénateur Rowe:** J'ai eu personnellement cette expérience dans un ancien avion Boeing qui a dû atterrir pour des réparations mineures.

**M. Capern:** L'élément particulier sur lequel nous désirons mettre l'accent ici est le facteur temps. Si nous parlions de l'assemblage d'un essieu ou d'un disjoncteur, il serait facile de transporter ces pièces à Ottawa pour les faire vérifier, mais si, en fait, il s'agit, comme dans l'exemple que j'ai cité, de tout le train d'atterrissage d'un aéronef, il est inconcevable que, dans les pires circonstances, on aurait dû le transporter à Ottawa. En ce qui concerne le problème qui se posait ce matin-là à Vancouver, il a été résolu de façon logique. Je n'ai eu qu'à téléphoner à M. Johnson, nous en avons discuté, et il a pris les mesures nécessaires pour que la pièce soit transportée à Seattle. Le fait est que s'il n'était pas possible de s'entendre à cause de personnalités différentes, la situation pourrait être très grave. Si nous avions dû envoyer cette pièce à Ottawa, cela aurait entraîné un délai excessif; de toute façon, les spécialistes du ministère auraient-ils pu démonter cette pièce sans l'endommager sérieusement? Cela dépendrait aussi dans quelle mesure le ministère dispose des ressources nécessaires pour procéder à la vérification d'une aussi grande pièce d'équipement. Par conséquent, si l'on considère le facteur temps, il y aurait eu des délais irraisonnables. C'est là qu'entre en jeu la question de la participation au processus d'enquête.

**Le sénateur Adams:** Vous avez parlé du disjoncteur et de son réenclenchement par l'exploitant ou le pilote, après que le circuit a été interrompu. Pourquoi un membre du personnel, par exemple le steward, n'était-il pas chargé de le vérifier par la suite, et assurer ainsi la sécurité? Dans le cas de l'incident de Cincinnati, il semble qu'il y ait eu déclenchement du

[Text]

**Mr. Capern:** I certainly do not want to give evidence with respect to Cincinnati, but since I am not a sworn witness, I guess I can talk freely.

What you are directing your question at, senator, in my opinion gives a lot of credibility to the Canadian system. There are two basic elements under which a circuit-breaker can trip; one is load and one is heat. If you take it in the context of the circuit-breaker panel in the basement of your home, one assumes that only overload will trip the breaker and this can be reset after one minute by yourself or your wife. There is, perhaps, a revelation flowing out of the Cincinnati incident in the philosophy of circuit-breakers to a greater extent, I suggest, in that clarity was provided by the Canadian expertise. Certainly the FAA and the NTSB and the manufacturers have now had an opportunity to readdress the whole technical philosophy of circuit-breakers and their use.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, we can probably discuss the submission of Mr. MacDougall on his concern about interested parties when we get into the clause-by-clause study of this bill.

Just as a matter of interest, what happened in the case of that part which cost \$186,000? Did you get another one?

**Mr. Capern:** You mean in the case of the \$186,000?

**Senator Marshall:** No, what happened to the plane flying it?

**Mr. Capern:** In fact, the story has a happy ending. The proximity to the facilities was convenient.

**Senator Marshall:** Did they have one in stock?

**Mr. Capern:** The part was under test that very same day and the fault was found the next day, as I recall. The aircraft was not held; it was flying with a new under-carriage assembly which, ironically, Boeing had delivered overnight in order to repair the aircraft, and the same truck was used to return the deficient piece to the manufacturer. The warranty issue went away and the carrier managed to get compensation.

**Senator Marshall:** Mr. Chairman, Senator Doody and I have a meeting at 12.30 and I would ask you to consider that, perhaps in the next three minutes.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Capern. We have with us also today Mr. Wilkins and Mr. Royer. Do either of you have any comments to make on the evidence we have heard this morning?

**Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. I would comment very briefly at this time because there will probably be another opportunity for me to deal with some of these points.

[Traduction]

disjoncteur et que le pilote l'ait réenclenché et par la suite, l'incendie s'est déclaré.

**M. Capern:** Je ne veux certes pas témoigner en ce qui concerne l'incident de Cincinnati, mais étant donné que je ne suis pas un témoin assermenté, je suppose que je peux parler librement.

La question que vous avez soulevée, sénateur, donne, à mon avis, beaucoup de crédibilité au système canadien. Il y a deux causes fondamentales au déclenchement d'un disjoncteur: la surintensité ou la chaleur. Si vous prenez par exemple le panneau à disjoncteurs dans le sous-sol de votre maison, on peut présumer que seule la surintensité déclenchera le disjoncteur, et celui-ci peut être réenclenché immédiatement par vous-même ou votre épouse. Il y a peut-être certaines conclusions à tirer de l'incident de Cincinnati en ce qui concerne la sécurité des disjoncteurs, suite aux vérifications faites par les spécialistes canadiens. Certes, la FAA et le Bureau national de la sécurité dans les transports, ainsi que les fabricants ont maintenant eu l'occasion de réexaminer tout l'aspect technique des disjoncteurs et leur utilisation.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, nous pourrions probablement discuter des doléances de M. MacDougall concernant les parties intéressées lorsque nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi.

Mais simplement à titre d'information, pourriez-vous me dire ce qui est arrivé dans le cas de la pièce qui coûtait 186 000 \$? En avez-vous obtenu une autre?

**M. Capern:** Vous voulez dire dans le cas des 186 000 \$?

**Le sénateur Marshall:** Non, qu'est-il arrivé à l'avion où se trouvait cette pièce?

**M. Capern:** En fait, l'histoire finit bien. La proximité des installations de la compagnie a permis de résoudre le problème.

**Le sénateur Marshall:** Avait-elle cette pièce en stock?

**M. Capern:** Cette pièce était à l'essai le jour même, et si je me souviens bien, c'est le jour suivant que l'on a découvert la défectuosité. L'aéronef n'a pas été retenu; on a installé un nouveau train d'atterrissage qui, ironiquement, a été livré le lendemain par la société Boeing afin de réparer l'aéronef, et on a retourné, par la même occasion la pièce défectueuse au fabricant. La question de la garantie a donc été résolue, et l'exploitant a reçu un dédommagement.

**Le sénateur Marshall:** Monsieur le président, le sénateur Doody et moi-même devons assister à une réunion à 12 h 30 et je vous demandais d'en tenir compte, peut-être dans les trois prochaines minutes.

**Le président:** Merci, monsieur Capern. Nous avons aujourd'hui avec nous MM. Wilkins et Royer. L'un d'entre vous aurait-il des commentaires à faire sur les témoignages que nous avons entendus ce matin?

**M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint principal, Transports Canada:** Je vous remercie, monsieur le président. Je vais faire un commentaire très bref maintenant, étant donné que j'aurai probablement d'autres occasions de traiter de certaines de ces questions.



*[Text]*

On the question of witness to destruction, I think that subject has been adequately explored this morning by the committee, with some excellent examples. Mr. Capern raises, I think, an important point in that the quality of the relationship of individuals helps to determine how effectively things will be done. I am sensitive to that and he and I both know of instances where unco-operative individuals have caused problems. I would submit, however, that you cannot correct that by legislation. I believe that you cannot legislate co-operation in a qualitative sense. You can legislate it in a legal sense but, in the final analysis, if we and he, for example, or we and Mr. MacDougall or other Bar Association representatives cannot work out a reasonable solution, then unreasonable solutions will probably be worked out, even though the law says that we should co-operate.

I also point out that there is another process to be followed which has led to the lack of specificity in the bill, and that is to leave to the board the flexibility to make regulations that will set down the way they conduct themselves relative to their responsibilities and to the people who are involved with them: the industry, the carriers and so on. Personally, I feel that the regulations that the board develops will indicate how it will approach its responsibilities and what it will commit itself to under the instruments, rather than a specific amendment to the bill itself.

Mr. MacDougall also raised the question of the independence of the board. That certainly has been a concern which governed all the drafting and all the discussion relative to the drafting of the legislation, that the board must be seen to be independent from the Department of Transport. However, there remain certain responsibilities of the department in the regulatory field which have to be exercised in the interest of aviation safety. These may have to be carried on in parallel and in concurrence with accident investigations themselves, in the interests of safety. These, in turn, demand representation on investigative teams and access to information by representatives of the department. That is the reason why the minister is given, through his representatives, what may be perceived to be special status.

In talking this over this morning with Mr. Johnson, he cited an example of an incident which took place not too long ago involving a Challenger. Part of the flap fell off in the air, to put it in its simplest terms. An investigation was instigated immediately, and over the course of three or four days, involving a weekend, by virtue of the presence in that investigation of the regulatory side of the department and the airworthiness side of the department, action was taken to indicate what should be done, and the manufacturer then responded with the result that in three or four days a solution had been worked out to the technical problem, and other operators had been alerted to the difficulty and the rectification that was necessary.

I think that that is a good practical example of the need for the two to be present and working at the same time from the

*[Traduction]*

En ce qui concerne la question de la présence de témoins aux tests de résistance, je pense que le comité a convenablement exploré le sujet ce matin en fournissant quelques excellents exemples. M. Capern a soulevé un point important, à savoir que la qualité des rapports entre les individus est un facteur de l'efficacité des réalisations. Je suis sensible à cet argument et nous connaissons tous deux des cas où le manque de collaboration de certains individus a entraîné des problèmes. Je ferais cependant observer qu'il n'est pas possible de remédier à cette situation au moyen d'une loi. Je crois qu'on ne peut pas légiférer pour imposer une coopération de qualité. On peut légiférer du point de vue strictement juridique mais, en dernier ressort, si nous et M. Capern par exemple, ou bien nous et M. MacDougall, ou tout autre représentant de l'Association du barreau, ne réussissons pas à nous entendre, il est probable que nous aboutirons à des solutions déraisonnables, même si la loi précise que nous devons coopérer.

Je voudrais également faire remarquer que l'on doit se conformer à un autre processus qui n'est pas précisé dans le projet de loi et qui consiste à laisser au bureau le loisir, d'élaborer les règlements sur la façon dont il doit s'acquitter de ses responsabilités et mener ses relations avec les gens avec qui il est en rapport, à savoir les représentants de l'industrie, des transporteurs, etc. Personnellement, je suis d'avis que les règlements élaborés par le bureau seront plus révélateurs sur sa façon d'envisager ses responsabilités et ses engagements en vertu des textes réglementaires, qu'un amendement précis au projet de loi lui-même.

M. MacDougall a également soulevé la question de l'indépendance du bureau. Que ce dernier doive être considéré comme indépendant du ministère du Transport a été certainement le principe de base qui a influencé toutes les discussions concernant la rédaction de la loi. Le ministère conserve toutefois dans le domaine de la réglementation certaines responsabilités qu'il doit exercer dans l'intérêt de la sécurité aérienne. Il peut en effet s'avérer nécessaire de les exercer parallèlement et concurremment avec la tenue d'enquêtes sur les accidents. Il faut donc qu'il y ait des représentants du ministère au sein des équipes chargées des enquêtes et qu'ils aient accès aux renseignements. C'est la raison pour laquelle le ministre se voit accorder, par l'intermédiaire de ses représentants, ce que l'on peut percevoir comme un statut spécial.

Ce matin en discutant de cette question avec M. Johnson, ce dernier a cité l'exemple d'un incident récent mettant en cause un Challenger. En bref, un volet s'est détaché en vol. L'enquête a été entreprise immédiatement et, en trois ou quatre jours, y compris une fin de semaine, par suite de la participation à l'enquête de représentants des services de la réglementation et de navigabilité du ministère, il a été possible d'indiquer les mesures à prendre. Le fabricant a réagi sans délai et en trois ou quatre jours, on avait trouvé une solution au problème technique. Les autres exploitants ont été avisés du problème et des mesures de redressement nécessaires.

Je pense qu'il s'agit là d'un bon exemple pratique de la nécessité que les deux organismes soient présents et travaillent



**[Text]**

same information, even though their duties are in different aspects, accident investigations on the one hand, and airworthiness and protection of other operators on the other.

I have no further comments, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Wilkins, are there any questions?

If there are none, I wish to thank all of the witnesses who have appeared before the committee this morning. The testimony will assist the committee in making its report.

Honourable senators, before proceeding *in camera*, I should like to have distributed to the members of the committee a letter from the Canadian Owners and Pilots Association dated October 26, 1983 which was sent to the clerk of the committee. There is also a telegram that was sent to the clerk of the committee from a captain R. E. Cook, President, Canadian Air Line Pilots Association, dated October 26, 1983. I now intend to hold an *in camera* session to consider the draft report which, with your permission, will be tabled in the Senate this afternoon.

I understand that this bill will receive second reading this afternoon if Senator Marshall does not take too much time of the Senate bearing in mind that the debate is adjourned in his name.

The committee proceeded to other business.

**[Traduction]**

ensemble à partir des mêmes renseignements, même si leurs fonctions sont différentes, soit la tenue d'enquêtes sur les accidents d'une part et la navigabilité et la protection des autres exploitants d'autre part.

Je n'ai pas d'autres observations à formuler, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Wilkins, y a-t-il des questions?

S'il n'y en a pas, je désire remercier tous les témoins qui ont comparus ce matin devant le comité. Leurs témoignages l'aideront à rédiger son rapport.

Honorables sénateurs, avant que nous poursuivions à *huis clos*, je désirerais faire distribuer aux membres du comité une lettre datée du 26 octobre 1983, adressée au greffier du comité par la Canadian Owners and Pilots Association. Il y a également un télégramme, daté du 26 octobre 1983, qui a été adressé au greffier du comité par le capitaine R. E. Cook, président de l'Association canadienne des pilotes de lignes aériennes. J'ai maintenant l'intention de tenir une séance à *huis clos* pour étudier le projet de rapport qui, avec votre permission, sera déposé au Sénat cet après-midi.

Je crois savoir que ce projet de loi sera lu pour la deuxième fois cet après-midi si le sénateur Marshall n'accapare pas trop de temps du Sénat, compte tenu que le débat est ajourné en son nom.

Le comité passe à d'autres affaires.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Aviation Safety Bureau (Transport Canada):*

Mr. R. McLeod, Acting Chief, Aviation Safety Engineering;  
  
Mr. M. Vermij, Head of the Electrical Mechanical Analysis  
Section;  
Mr. Ken Johnson, Director;  
Mr. Mike Poole, Consulting Engineer.

### *From Transport Canada:*

Mr. Jaffray Wilkins, Assistant Deputy Minister.

### *From Paterson, MacDougall, Barristers & Solicitors:*

Mr. D. Bruce MacDougall, Q.C.

### *From the Air Transport Association of Canada:*

Mr. G. Lindsay, Vice-president, Government Affairs;  
  
Mr. G. Capern, Senior Vice-President.

### *Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada):*

M. R. McLeod, chef intérimaire, techniques de sécurité  
aérienne;  
  
M. M. Vermij, chef de la section d'analyse électrique et  
mécanique;  
M. Ken Johnson, directeur;  
M. Mike Poole, ingénieur consultant.

### *De Transports Canada:*

M. Jaffray Wilkins, sous-ministre adjoint.

### *De Paterson, MacDougall, avocats:*

M. D. Bruce MacDougall, c.r.

### *De la société «Air Transport Association of Canada»:*

M. G. Lindsay, vice-président des affaires gouvernementa-  
les;  
M. G. Capern, premier vice-président.



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, November 1, 1983  
Wednesday, November 2, 1983

Le mardi 1<sup>er</sup> novembre 1983  
Le mercredi 2 novembre 1983

**Issue No. 43**

**Fascicule n° 43**

**First and Complete Proceedings on:**  
**Bill C-163**

**Seul et unique fascicule concernant:**  
**Projet de loi C-163**

“An Act to establish the  
Canadian Aviation Safety Board  
and to amend certain Acts  
in consequence thereof”

«Loi constituant le Bureau canadien  
de la sécurité aérienne et  
modifiant d'autres lois  
en conséquence»

**INCLUDING:**  
**REPORT OF THE COMMITTEE**

**Y COMPRIS:**  
**RAPPORT DU COMITÉ**

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Stollery
	van Roggen—(21)

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Stollery
	van Roggen—(21)

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate, October 27, 1983:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Steuart, seconded by the Honourable Senator McElman, for the second reading of the Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Steuart moved, seconded by the Honourable Senator McElman, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat du 27 octobre 1983:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Steuart, appuyé par l'honorable sénateur McElman, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Steuart propose, appuyé par l'honorable sénateur McElman, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 1983  
(80)

## [Texte]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 h 56 sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Côtteau, Langlois, Petten, Riley, Rowe et Steuart. (6)

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint;  
M. Paul Royer, avocat conseil

*Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada):*

M. Ken Johnston, directeur;

Conformément à son Ordre de renvoi du 27 octobre 1983, le Comité entame l'étude article par article du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

*Il est convenu,—QUE* l'article 1 soit différé à plus tard.

L'honorable sénateur Steuart propose,—*QUE* l'article 2 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Côtteau propose,—*QUE* l'article 3 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

*Il est ordonné,* Que l'étude de l'article 4 soit différée à la prochaine séance du comité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—*QUE* l'on demande l'avis d'un traducteur légiste, sur l'article 4, paragraphe 3.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—*QUE* l'article 5 soit adopté.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—*QUE* l'article 6 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Steuart propose,—*QUE* l'article 7 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 1, 1983  
(80)

## [Translation]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 7:56 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Côtteau, Langlois, Petten, Riley, Rowe and Steuart. (6)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;  
Mr. Paul Royer, Legal Counsel;

*From Aviation Safety Bureau (Transport Canada)*

Mr. Ken Johnston, Director, Aviation Safety Bureau.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 27, 1983, began clause-by-clause consideration of Bill C-163, intitled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof."

The Chairman introduced the witnesses, who answered questions.

*Agreed,—THAT* Clause 1 be deferred.

The Honourable Senator Steuart moved,—*THAT* Clause 2 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Côtteau moved,—*THAT* Clause 3 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

*Ordered,—THAT* consideration of Clause 4 be deferred to the next meeting of the Committee.

The Honourable Senator Rowe moved,—*THAT* the opinion of a legal translator be asked on Clause 4, subclause 3.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Riley moved,—*THAT* Clause 5 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—*THAT* Clause 6 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Steuart moved,—*THAT* Clause 7 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.



L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE les articles 8 et 9 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 10 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE l'article 11 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 12 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE les articles 13 à 18 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 19 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Petten propose,—QUE l'article 20 soit adopté.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 21 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 22 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 23 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE les articles 24 et 25 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE l'article 26 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 27 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Petten propose,—QUE l'article 28 soit adopté.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clauses 8 and 9 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 10 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clause 11 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 12 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clauses 13 to 18 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 19 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Petten moved,—THAT Clause 20 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 21 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 22 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 23 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clauses 24 and 25 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clause 26 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 27 be agreed to.

After debate thereon the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Petten moved,—THAT Clause 28 be agreed to.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE l'article 29 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 30 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE les articles 31 à 35 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 36 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE les articles 37 à 41 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 42 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE les articles 43 et 44 soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Côtteau propose,—Que l'article 1 et le titre du projet de loi soient adoptés.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

A 10 h 13, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

LE MERCREDI 2 NOVEMBRE 1983

(81)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 08, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Côtteau, Graham, Langlois, Petten, Riley, Rowe et Steuart. (8)

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint;

*Du ministère de la Justice:*

Mr. G. Bertrand, premier conseiller législatif et

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clause 29 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 30 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clauses 31 to 35 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 36 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clauses 37 to 41 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 42 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT Clauses 43 and 44 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Côtteau moved,—THAT Clause 1 and the title of the Bill be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

At 10:13 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

WEDNESDAY, NOVEMBER 2, 1983

(81)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:08 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Côtteau, Graham, Langlois, Petten, Riley, Rowe and Steuart. (8)

*In attendance: From the Research Branch, Library of Parliament:* Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;

*From the Department of Justice:*

Mr. G. Bertrand, Chief Legislative Counsel, and

M<sup>me</sup> Louise Courtemanche-Willis, conseillère législative.

Mrs. Louise Courtemanche-Willis, Legal Drafter;

*Du Sénat:*

M. Raymond du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 27 octobre 1983, le Comité poursuit l'étude article par article du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

Le président présente les témoins qui répondent aux questions.

*Il est convenu*,—QUE le comité obtienne que le ministère de la Justice entreprenne une étude générale du problème de langue dénoté par le comité à l'article 4 du projet de loi et qu'il en fasse rapport.

*Il est convenu*,—QUE si la terminologie mentionnée demande d'être amendée, ceci devrait être fait dans toutes les lois par voie de révision statutaire de diverses lois ou bien lors de la prochaine révision complète des statuts révisés du Canada.

*Il est convenu*,—QUE le comité poursuive cette étude en collaboration avec le ministère de la Justice.

L'honorable sénateur Steuart propose,—QUE l'article 4 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

A 14 h 34, le Comité se réunit à huis clos.

A 14 h 41, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

LE MERCREDI 2 NOVEMBRE 1983

(82)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 14 h 34, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Cottreau, Graham, Langlois, Petten, Riley, Rowe et Steuart. (8)

*Également présent:* Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du 27 octobre 1983, le Comité poursuit l'étude article par article du projet de loi C-163, intitulé, «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence».

L'honorable sénateur Adams propose,—QUE cette réunion se tienne à huis clos sans transcription.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Rowe propose,—QUE le rapport suivant soit adopté.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-163,

*From the Senate:*

Mr. Raymond du Plessis, Q.C., Law and Parliamentary Counsel.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 27, 1983, resumed clause-by-clause consideration of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof."

The Chairman introduced the witnesses, who answered questions.

*Agreed*,—THAT the Committee ask the Department of Justice to undertake a general study of the problem in wording identified by the Committee in Clause 4 of the Bill and to report on it.

*Agreed*,—THAT if the terminology in question should prove to require amendment, this be done to all legislation through the Miscellaneous Statute Law Amendment Act or at the next complete revision of the Revised Statutes.

*Agreed*,—THAT the Committee pursue this study in collaboration with the Department of Justice.

The Honourable Senator Steuart moved,—THAT Clause 4 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

At 2:34 p.m., the Committee met *in camera*.

At 2:41 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

WEDNESDAY, NOVEMBER 2, 1983

(82)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:34 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Cottreau, Graham, Langlois, Petten, Riley, Rowe and Steuart. (8)

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated October 27, 1983, resumed clause-by-clause consideration of Bill C-163, intituled "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof."

The Honourable Senator Adams moved,—THAT the meeting be held *in camera* and without transcription.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Rowe moved,—THAT the following report be agreed to.

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-163, intituled "An



intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», a, conformément à son ordre de renvoi du jeudi 27 octobre 1983, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE le président fasse rapport du projet de loi C-163 sans amendement.

La motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

A 14 h 41, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to its Order of Reference of Thursday, October 27, 1983, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT the Chairman report Bill C-163 without amendment.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

At 2:41 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, November 3, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-163, intituled: "An Act to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to its order of reference of Thursday, October 27, 1983, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 3 novembre 1983

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-163, intitulé: «Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence», a, conformément à son ordre de renvoi du jeudi 27 octobre 1983, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

*Le président*

Léopold Langlois

*Chairman*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, November 1, 1983

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-163, to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 7.30 p.m. to consider the bill.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, we have with us this evening Mr. Wilkins, Associate Deputy Minister from Transport Canada, Mr. Ken Johnson, Director of the Aviation Safety Bureau and Mr. P. Royer, Legal Counsel of that bureau. Would you commence, Mr. Wilkins.

**Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chairman. I have no opening comments to make except to say that I inadvertently omitted to offer the committee a copy of the report that was prepared by the advisory committee to the minister, which I chair, listing the Dubin recommendations and the advisory committee's comments on those recommendations for the benefit of the minister in determining whether or not to implement Mr. Justice Dubin's recommendations. I have told the clerk that I can make 25 copies available to him in the morning. Mr. Chairman, I apologize for that oversight.

**The Chairman:** We have now reached the stage of clause-by-clause study of the bill. Mr. Wilkins, my only objection to clause 2 is the definition of the word "aircraft." Clause 2 states:

In this Act,

"aircraft" means any machine capable of deriving support in the atmosphere from the reactions of the air,—

I object to the word "machine." To me a machine means a washing machine or a sewing machine.

**Senator Steuart:** It is a machine as long as it flies.

**The Chairman:** I believe the word "apparatus" would be a better word as the equivalent to the French word "appareil."

**Mr. Wilkins:** The French word is certainly more graceful, Mr. Chairman. The definition has undergone much scrutiny and the desire was to make it as consistent as possible with the definitions prescribed by the International Civil Aviation Organization and with the definition that is to be used in the Aeronautics Act when amendments are proposed to that later in the year. I am not fond of the wording, but I am concerned about the consistency and consonance with the international world. That is part of the reason why it is worded the way it is.

**Senator Steuart:** What other word might we use?

**The Chairman:** We could use the word "apparatus."

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 1<sup>er</sup> novembre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-163 constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier ledit sujet.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous avons parmi nous ce soir MM. Wilkins, sous-ministre adjoint de Transports Canada, Ken Johnson, directeur du Bureau de la sécurité aérienne, et P. Royer, conseiller juridique de ce bureau. Je vous prie de commencer, monsieur Wilkins.

**M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint, Transports Canada:** Je vous remercie, monsieur le président. Je ne ferai aucune remarque préliminaire si ce n'est pour dire que j'ai oublié de remettre au comité un exemplaire du rapport qu'a rédigé le comité consultatif du Ministre, comité dont j'assume la présidence. On trouve dans ce rapport les recommandations du juge Dubin ainsi que les observations qu'a faites le comité consultatif à ce sujet pour permettre au Ministre de déterminer s'il y a lieu de mettre en application les recommandations du juge Dublin. J'ai dit au greffier que je pouvais lui en remettre 25 exemplaires au cours de la matinée. Monsieur le président, j'espère que vous me pardonneriez cette omission.

**Le président:** Nous en sommes à l'étape de l'étude article par article du projet de loi. Monsieur Wilkins, ma seule objection à l'article 2 réside dans la définition du terme «aircraft» dans la version anglaise qui se lit comme suit:

In this Act,

"aircraft" means any machine capable of deriving support in the atmosphere from the reactions of the air, . . .

Je m'oppose à l'utilisation du terme «machine». Une «machine» pour moi représente une machine à laver ou une machine à coudre.

**Le sénateur Steuart:** C'est une «machine» dans la mesure où elle vole.

**Le président:** J'estime que le mot «apparatus» conviendrait mieux comme équivalent du mot français «appareil».

**M. Wilkins:** Le terme français est certainement plus gracieux, monsieur le président. La définition a été étudiée avec beaucoup de minutie, et les rédacteurs ont tenu à la rendre aussi compatible que possible avec les définitions prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec la définition qui sera utilisée dans la Loi sur l'aéronautique une fois que des modifications y auront été proposées au cours de l'année. La formulation ne me plaît pas particulièrement, mais je me soucie surtout d'assurer la communion et la cohérence au sein de la communauté aéronautique internationale. C'est en partie pourquoi elle a été formulée ainsi.

**Le sénateur Steuart:** Quel autre terme pourrait-on utiliser?

**Le président:** Nous pourrions utiliser le mot «apparatus».



[Text]

**Senator Steuart:** That is not a good application of that word. I would not use the word "apparatus" to mean a flying machine.

**Senator Rowe:** The word "apparatus" has a different meaning in English from what has in French. Has the word "machine" been used before?

**Mr. Wilkins:** To the best of my knowledge it has been. Perhaps Mr. Royer can help me.

**Mr. P. Royer, Legal Counsel, Aviation Safety Bureau:** The word "machine" is the only word that I know that has been used in the air regulations for a number of years. It has also been used in the definition that is in the second part of the Aeronautics Act which has not been proclaimed.

**Senator Rowe:** What do you think of the word "apparatus?"

**Mr. Royer:** I do not know whether it would be a good word or not. I am not familiar with it.

**Mr. Wilkins:** You are right, senator, it has not been used. It is a cumbersome word.

**The Chairman:** Are there any further comments on clause 2?

We shall now turn to clause 3. Do you have any comments on that clause?

**Senator Cottle:** Clause 3 states:

Subject to any international agreement or convention to which Canada is a party, this Act applies to every aviation occurrence—

Does the act apply to an occurrence where the cause for an action might lie outside the aircraft, for instance, where upon landing an aircraft it was found that the runway was unfit and iced over and could result in an accident?

**Mr. Wilkins:** If it caused a mishap to the aircraft even though it was not caused by anything the aircraft did other than landing on a slippery runway or a weak runway, it would constitute an occurrence under the terms of the act. This clause is intended to establish the geographical limits basically, but the answer to your question is that because it happened to the aircraft for whatever reason it would be an occurrence under the definition of this act.

**The Chairman:** Is clause 3 agreed to?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Do you have any comments to make with regard to clause 4?

**Senator Riley:** I think that subclause (2) is too broad, as I pointed out at the first meeting when we were engaged in the pre-study of the bill. Subclause (2) reads as follows:

The Governor in Council shall appoint as members persons who, in his opinion, have the experience and capacity required for discharging their functions.

We have had almost disastrous experiences with appointments to boards and crown corporations and even to the Canadian Transport Commission. I think that subclause should be more restrictive. I am pointing out that from past experience this type of wording leaves much to be desired.

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** Ce ne serait pas une bonne application du terme. Je n'emploierais pas le mot «apparatus» pour désigner une machine volante.

**Le sénateur Rowe:** «Apparatus» a une signification différente d'«appareil». Le mot «machine» a-t-il été utilisé auparavant?

**M. Wilkins:** Oui, autant que je sache. Peut-être M. Royer peut-il mieux nous renseigner.

**M. P. Royer, conseiller juridique, Bureau de la Sécurité aérienne:** Le terme «machine» est le seul qui, à ma connaissance, soit utilisé dans les règlements sur le transport aérien depuis un certain nombre d'années. Il figure également dans la définition exposée à la deuxième partie de la Loi sur l'aéronautique qui n'a pas encore été proclamée.

**Le sénateur Rowe:** Que pensez-vous du mot «apparatus»?

**M. Royer:** Je ne sais pas s'il conviendrait, je n'en connais pas bien la façon de l'employer.

**M. Wilkins:** Vous avez raison, monsieur le sénateur, il n'a pas été beaucoup employé. C'est un mot encombrant.

**Le président:** L'un de vous a-t-il d'autres remarques à faire sur l'article 2?

Nous passerons donc à l'article 3. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

**Le sénateur Cottle:** L'article 3 stipule ceci:

Sous réserve des conventions ou accords internationaux auxquels le Canada est partie, la présente loi s'applique à tout fait aéronautique...

S'agit-il d'un fait aéronautique aux termes de la loi lorsqu'un fait est dû à un facteur extérieur à l'aéronef, par exemple si au moment d'atterrir, on découvre que la piste est en mauvais état et recouverte de glace et qu'il pourrait s'ensuivre un accident?

**M. Wilkins:** S'il arrivait un malheur, même si l'accident n'était pas dû à une manœuvre autre qu'un atterrissage sur une piste glissante ou mal entretenue, cela constituerait effectivement un fait aéronautique en vertu de la Loi. L'article a essentiellement pour objet d'établir les limites géographiques, mais, pour répondre à votre question, si l'aéronef était accidenté, pour quelque raison que ce soit, il s'agirait d'un fait aéronautique aux termes de la Loi.

**Le président:** L'article 3 est-il approuvé?

**Des voix:** Approuvé.

**Le président:** Avez-vous des commentaires à faire sur l'article 4?

**Le sénateur Riley:** J'estime que le paragraphe (2) est trop général, comme je l'ai souligné la première fois que nous sommes rencontrés pour étudier le projet de loi. Le paragraphe (2) stipule ceci:

Le Gouverneur en Conseil nomme comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaires.

Nous avons vécu deux expériences presque désastreuses à la suite de nominations à des conseils et à des sociétés de la Couronne, et même à la Commission canadienne des transports. Je crois que ce paragraphe devrait être plus restrictif. D'après mon expérience, une formulation de ce type laisse beaucoup à désirer.

[Text]

**Mr. Wilkins:** The only comment I would make is that the view of aviation people is the same as yours, that is, the act should be worded in such a way as to restrict the government to appointing people whose relevant competence is demonstrable; in other words, that they have confidence in the functional area of the bill.

**Senator Riley:** People have been appointed directors of the CNR, the CBC and the Transport Commission, without naming any specific persons, who just were not qualified to serve as experienced people in the field where they are trying to fulfil an executive position.

**Mr. Wilkins:** It certainly is a valid comment. We started out with the intention of trying to put on tighter restrictions. The view of the drafters of legislation is that it is inappropriate to be more restrictive than is the case here. This clause is copied, basically, from the Canada Ports Corporation Act. It was the best we could get from the draftsmen in the Department of Justice, who, basically, resisted being more specific.

**Senator Rowe:** Supplementary to what my colleague asked, is it the intention to have a board of specialists appointed or to have one specialist as an adviser to others who would be laymen? I am not sure I follow what is meant by "—persons who, in his opinion, have the experience and capacity required for discharging their functions." Does that mean professional experience in aviation?

**Mr. Wilkins:** It means professional experience, but I don't think it necessarily follows that it should be in aviation, although I agree that might be desirable.

Ideally, the board should have a mix or range of experience among its members. I would suggest there would be merit in having a member who had some experience or background in connection with accident investigation. Clearly, it might be helpful to have someone with expertise in aeronautical engineering both in the theoretical and practical aspects. I think the nature of the board's activities is such that among its members there ought to be a lawyer or someone with legal training, who understands quasi-judicial proceedings and that sort of thing and who, ideally, should have experience in aviation law.

However, it may not be possible to get people with that range of experience, who would serve on the board and who would, at the same time, satisfy some of the other important aspects that have to be represented.

I think there are some geographical areas of the country, which experience a high rate of aviation accidents by virtue of the difficult flying conditions, for example, British Columbia. It may be desirable to have representation from that province.

**Senator Rowe:** In that case you are speaking of far more than a minimum of three persons. What do you visualize as the maximum number?

**Mr. Wilkins:** There is no maximum; it is simply a minimum of three.

[Traduction]

**M. Wilkins:** Je tiens tout simplement à signaler que les spécialistes de l'aéronautique partagent votre avis et estiment qu'il y a lieu de formuler la loi de façon que le gouvernement ne puisse désigner que des gens dont la compétence dans le domaine est évidente; autrement dit, il faut qu'ils puissent avoir confiance dans l'aspect fonctionnel du projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Certaines personnes, sans vouloir nommer qui que ce soit, ont été nommées à la direction des chemins de fer nationaux, de Radio-Canada et du conseil d'administration de la Commission canadienne des transports alors qu'elles ne possédaient ni la compétence ni l'expérience dans le secteur où elles devaient s'acquitter de fonctions exécutives.

**M. Wilkins:** Votre observation est certainement valable. Nous avions au départ l'intention d'établir des restrictions plus sévères. Les rédacteurs du projet de loi ont estimé qu'il ne convenait pas de donner un effet plus contraignant à cet article qui est essentiellement copié de la Loi sur la société canadienne des ports. C'est tout ce que nous avons pu tirer des rédacteurs du ministère de la Justice qui, en somme, ont refusé d'être plus précis.

**Le sénateur Rowe:** Pour revenir à ce qu'a demandé mon collègue, a-t-on l'intention de constituer un conseil de spécialistes désignés ou de nommer un seul spécialiste qui conseillerait des profanes? Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce qu'on entend par «nommé comme membres les personnes qui, à son avis, possèdent l'expérience et les aptitudes nécessaires.» Est-ce à dire une expérience professionnelle en aéronautique?

**M. Wilkins:** Cela signifie une expérience professionnelle, mais je doute qu'il s'agisse forcément d'expérience aéronautique, quoique, j'en conviens, ce serait souhaitable.

Idealement, le conseil devrait être composé de membres de disciplines diverses. J'ai l'impression qu'il serait avantageux de nommer un membre possédant une certaine expérience ou des antécédents liés aux procédures d'enquête sur les accidents. Manifestement, il serait utile que l'un des membres soit expert en génie aéronautique, tant pour la théorie que pour la pratique. Vu la nature des activités du conseil, j'estime qu'un des membres devrait être un avocat ou un juriste, qui comprenne les procédures quasi-judiciaires et les questions connexes et qui, idéalement, possède une expérience dans le domaine du droit aéronautique.

Toutefois, il sera peut-être impossible de recruter des gens possédant une expérience aussi diversifiée, qui siègeraient au conseil et qui, du même coup, rempliraient certaines des autres conditions importantes.

Je crois que dans certaines régions du pays la fréquence des accidents d'avion est élevée du fait que les conditions de vol sont difficiles; c'est le cas de la Colombie-Britannique, par exemple. Il pourrait être souhaitable de nommer des représentants de cette province à ce comité.

**Le sénateur Rowe:** Dans ce cas, il faudra compter bien plus qu'un minimum de trois personnes. Quel serait, d'après vous, le nombre maximum de membres?

**M. Wilkins:** Il n'y a pas de maximum; il n'y a qu'un minimum fixé à trois personnes.



[Text]

**Senator Rowe:** Surely you can estimate the figure; is it likely to be half a dozen or 50?

**Mr. Wilkins:** My intuition would suggest that, at the outset, it will probably be three until the board is set up and operating—not necessarily all full-time—with the possible addition of a couple more later. I think it will be somewhere between three and seven. I think at the outset it might be better to start small, but that is a personal view.

To get the representation I have suggested tends to argue for a larger board, and that, in fact, may be more desirable. If, on the other hand, we can find an aviation lawyer who is fluently bilingual and is from British Columbia, we would have solved three problems at once.

**Senator Rowe:** I think everyone will agree that the type of board you have just described would be most desirable, but there is nothing in this legislation, as I read it, to suggest that the board would be made up of specialist appointees with special qualifications.

**Mr. Wilkins:** No. There is a clear desire on the part of the aviation industry, however, to have experienced people. They have made that desire known to the minister. The advisory committee I chaired made the same comment—that the success of the board would depend, to some extent, on the quality of the people appointed. I use that term advisedly. It encompasses their calibre as individuals and their professional experience as well.

Finally, I would suggest that the Minister of Transport has indicated, when he spoke to this committee, the importance he attaches to the bill and the interest of having the board operating quickly in the interests of aviation safety. I think he has shown, by a number of his action and speeches, that that is of paramount concern to him. I know from talking to him that he is very sensitive to the fact that he has to get well-qualified people. There are some pressures at work to that end.

**Senator Riley:** But governments change and ministers change.

**Senator Steuart:** Surely if the government is concerned with the safety of airline passengers, it will not appoint a bunch of dummies to this board. It is my understanding that the findings of the board shall be made public so that people can examine them and, if somewhere down the road the public discovers that those doing the examination are unqualified, they will be subject to ridicule. Surely the public will demand that they be qualified people?

I believe the concept of public safety is supported by every political party. The government is breaking new ground here, and I don't think it can tie the matter down to be the responsibility of cabinet.

**Senator Riley:** I am not suggesting that my words be used in the draft legislation, but perhaps it could be stipulated that

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** Vous pouvez sûrement nous donner un chiffre approximatif; s'agirait-il d'une demi-douzaine ou d'une cinquantaine de personnes?

**M. Wilkins:** Si je me fie à mon intuition, il s'agira probablement de trois membres, pas forcément à temps plein, jusqu'à ce que le conseil soit constitué et commence ses travaux, et l'on aura la possibilité d'en ajouter d'autres plus tard. Je crois que le nombre se situera entre trois et sept. Il vaudrait peut-être mieux commencer avec un petit nombre, mais ce n'est que mon opinion personnelle.

Pour assurer la représentation dont j'ai parlé, il faudrait peut-être plaider en faveur d'un conseil plus nombreux, ce qui pourrait être plus souhaitable. Par ailleurs, si nous recrutons un avocat en aéronautique qui s'exprime couramment dans les deux langues officielles et qui vienne de la Colombie-Britannique, nous aurons alors résolu les trois problèmes à la fois.

**Le sénateur Rowe:** Je crois que tous ici conviendront que le conseil que vous décrivez serait des plus souhaitables, mais rien dans ce projet de loi, tel que je le comprends, ne donne à entendre que le conseil sera constitué de spécialistes possédant des compétences particulières.

**M. Wilkins:** Vous avez raison. Toutefois, les sociétés aéronautiques désirent vivement que des gens d'expérience soient nommés au conseil. Elles en ont d'ailleurs exprimé le désir au ministre. Le comité consultatif que je préside a lui aussi affirmé que la réussite du conseil dépendrait, dans une certaine mesure, du calibre des membres—j'emploie ce terme en toute connaissance de cause—tant sur les plans personnel que professionnel.

Enfin, j'ajoute que le ministre des Transports a souligné, lorsqu'il s'est adressé à votre comité, l'importance qu'il attache au projet de loi et la nécessité que le conseil fonctionne le plus rapidement possible dans l'intérêt de la sûreté aéronautique. Je crois qu'il a démontré, par un certain nombre de mesures et de discours, que c'est pour lui de toute première importance. Je sais, pour en avoir discuté avec lui, qu'il est très conscient de la nécessité de recruter des gens qualifiés. Et certaines pressions ont été exercées à cet effet.

**Le sénateur Riley:** Mais les gouvernements changent et les ministres également.

**Le sénateur Steuart:** Certes, si le gouvernement est préoccupé par la sécurité des passagers, il ne désignera pas un groupe d'idiots pour siéger à ce conseil. Je crois que les conclusions du conseil devraient être rendues publiques de sorte que la population puisse en prendre connaissance. Si le public estime que les membres du conseil ne sont pas compétents pour la tâche, il les couvrira de ridicule. Le public exigera sans aucun doute que les membres soient des gens qualifiés.

Je pense que la notion de la sécurité du public est appuyée par tous les partis politiques. Le gouvernement sortira des sentiers battus, en agissant ainsi, et je ne crois pas qu'il puisse déclarer que la question est de l'unique ressort du Cabinet.

**Le sénateur Riley:** Je ne prétends pas que mon expression doit être adoptée pour ce qui est de ce projet de loi, mais on



[Text]

one of the persons appointed should be experienced in aeronautical engineering.

**Senator Steuart:** Surely if someone is to be of any value, he has to be an aeronautical engineer.

**Mr. Wilkins:** It would depend on the mix of the board. Perhaps an aeronautical engineer may not be the most valuable person to add to the board at a given time. This imposes some constraint on the Governor in Council in determining who will be appointed. It will have to be clearly demonstrated that the individuals selected do have experience and capacity relative to the function of the board.

**Senator Riley:** Yet, you say the same wording appears in the Canada Ports Corporation Act?

**Mr. Wilkins:** Yes. Frankly, senator, I think the selection of people for the board of directors of the Canada Ports Corporation, which is the analogous situation, indicates that the government tried to do that because they are almost exclusively people who have served ports' interests of one sort or another, either regional, local or national. They were selected to provide regional representation and to reflect the different levels of ports as well—small as well as large. I think, if you look at that board, you will find it is quite exemplary, and the wording is, basically, the same.

**Senator Riley:** I do not necessarily agree with you, but I am not going to make an issue of this. I am putting it on record that I have had some experience with boards appointed in this manner, and one of those boards was the Harbours Board. I am pointing out that the wording of this subclause is too broad, but I am willing to let it go at that.

**Mr. Wilkins:** It is the best we can get.

**Senator Riley:** I do not agree with you there at all.

**The Chairman:** I would point out that there is a discrepancy between the English and the French version of clause 4(3). In English it says, "A member shall be appointed to hold office during good behaviour—" whereas the French version says, "Les membres sont nommés, à titre inamovible,—". That is a contradiction.

**Mr. Royer:** Mr. Chairman, I remember having raised the same issue with the French drafters. Although I do not recall exactly where they are to be found, I was shown precedents which indicated that that was the way it should be translated. From their precedents, they decided that that is how that clause ought to be translated into French.

**The Chairman:** That may be called tradition, but to repeat a mistake does not justify tradition.

**Mr. Royer:** May I add that the words "during good behaviour" have the equivalent effect, I think, to the concept of "inamovible." I think it goes to the interpretation of the effect of the appointment.

[Traduction]

pourrait peut-être indiquer que l'une des personnes nommées doit s'y connaître en aéronautique.

**Le sénateur Steuart:** Il est bien certain que si quelqu'un peut être utile, c'est bien un ingénieur en aéronautique.

**M. Wilkins:** Tout dépend de la composition du Bureau. Peut-être qu'un ingénieur en aéronautique pourrait, à un moment donné ne pas être la personne la plus appropriée à ajouter au Bureau. Il en résulte une certaine contrainte dont le gouverneur en conseil doit tenir compte dans le choix des personnes à nommer. Il faudra clairement montrer que les personnes choisies ont l'expérience et la capacité voulues pour exercer les fonctions qui leur seront confiées à ce Bureau.

**Le sénateur Riley:** Vous dites que la même expression figure dans la Loi sur la Société canadienne des ports.

**M. Wilkins:** Oui. En toute franchise, monsieur le sénateur, je pense que le choix des membres du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, cas qui se compare assez bien à celui-ci, montre que le gouvernement a retenu cette solution, car il s'agit presque exclusivement de personnes qui ont servi les intérêts des ports au niveau local, régional ou national. Elles ont été choisies pour assurer la représentation des régions ainsi que des divers types de ports, des grands comme des petits. Je pense que ce conseil d'administration est tout à fait exemplaire, et que la formulation est essentiellement la même.

**Le sénateur Riley:** Je ne suis pas entièrement d'accord avec vous, mais je ne vais pas en faire un plat. Je tiens à faire savoir que j'ai eu à traiter avec des conseils d'administration dont les membres avaient été nommés de cette façon, notamment le Conseil des ports nationaux. Je tiens à souligner que la formulation de cette disposition est trop vague, mais j'accepte de ne pas pousser l'affaire plus loin.

**M. Wilkins:** C'est la meilleure formule que nous puissions trouver.

**Le sénateur Riley:** Je ne suis pas du tout d'accord avec vous.

**Le président:** Je tiens à souligner qu'il y a une différence entre les versions anglaise et française du paragraphe 4(3). En anglais, on dit: «A member shall be appointed to hold office during good behaviour...», tandis que selon la version française: «Les membres sont nommés, à titre inamovible, ...». C'est une contradiction.

**M. Royer:** Monsieur le président, je me souviens d'avoir soumis cette question aux rédacteurs francophones. Bien que je ne me souviens pas exactement des références, certains précédents qu'ils ont invoqués montraient que c'était la façon dont il fallait traduire l'expression. S'appuyant sur ces précédents, ils ont décidé de traduire ainsi cette expression en français.

**Le président:** On peut bien parler de tradition, mais la répétition d'une erreur ne consacre pas une tradition.

**M. Royer:** Puis-je ajouter que l'expression «during good behaviour» a le même effet, je pense, que la notion que recouvre «à titre inamovible». Je pense que tout dépend de l'interprétation qu'on donne à l'effet de la nomination.

[Text]

**The Chairman:** How can the two statements be reconciled? It would appear from the English text that a member could be removed from his appointment at any time if he did not behave, whereas from the French text it appears that the member could do anything; he is appointed for seven years and that is the end of it. There really is a contradiction between the two texts.

**Senator Riley:** The drafters might be reminded of the mistakes that were made in the translation of Bill S-31.

**Mr. Royer:** I could add that I think this clause must be read in its entirety. The English clause states "to hold office during good behaviour," after which it states that the officer may be removed for cause. The effect of that clause is that the officer cannot be removed except for cause. The French clause states "inamovable", after which appears the phrase "sous réserve de révocation". I think the effect of both clauses is the same. I agree, however, that at first sight the word "inamovable" may appear to be contradictory to the English version. Taking the clause as a whole, however, it has exactly the same effect.

**Senator Steuart:** Is there some objection to the English clause?

**The Chairman:** There is a contradiction in the French translation of the English text.

**Senator Rowe:** The two versions of the clause are not in agreement.

**Senator Steuart:** There is nothing wrong with the English text that I can see.

**Senator Rowe:** There is, of course, no provision for appeal, assuming that an officer is removed for cause.

**The Chairman:** There appears to be a contradiction between the French and English versions of this clause. I think that the word "inamovable" should be dropped.

**Mr. Royer:** Perhaps I could point out, Mr. Chairman, that from an historical point of view you will find in approximately all statutes that "during good behaviour" is equivalent to "inamovable." If we do not include the words "may be removed by the Governor in Council for cause" and its equivalent in French, then there would be practically no way that we could remove the officers.

**Mr. Wilkins:** I think that is a common clause, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It seems to me that the French equivalent of "during good behaviour" is "durant bonne conduite." C'est employé dans le texte anglais. It is the exact translation of "during good behaviour."

**Mr. Royer:** Mr. Chairman, it seems to me that the words "durant bonne conduite" would be correct as a translation. With respect to the French version, however, the drafters have reviewed the subject and have considered that in this context it is not a good French translation to put "durant bonne conduite." That is why, following their rules of drafting, they have

[Traduction]

**Le président:** Comment concilier ces deux expressions? Il semblerait, d'après le texte anglais, qu'un membre puisse être révoqué à tout moment s'il ne se comporte pas avec dignité, tandis que, selon le texte français, il pourrait faire ce que bon lui semble; il est nommé pour sept ans, et c'est tout. Il y a vraiment contradiction entre les deux textes.

**Le sénateur Riley:** Il y aurait lieu de rappeler aux rédacteurs les fautes qui ont été commises dans la traduction du projet de loi S-31.

**M. Royer:** J'ajoute que cette disposition doit, il me semble, être lue en entier. Dans la version anglaise il est question de «to hold office during good behaviour», après quoi il est dit que le membre peut faire l'objet d'une révocation motivée. La version française contient l'expression «à titre inamovable», suivie de l'expression «sous réserve de révocation». Je pense que les deux versions ont le même effet. Je reconnais qu'à première vue le terme «inamovable» peut sembler contredire la version anglaise. Cependant, quand on considère la disposition traduite dans son ensemble, elle a exactement le même effet.

**Le sénateur Steuart:** Y a-t-il opposition à la version anglaise?

**Le président:** Il y a une contradiction dans la traduction française de l'original anglais.

**Le sénateur Rowe:** Les deux versions de la disposition ne concordent pas.

**Le sénateur Steuart:** Autant que je sache, il n'y a rien à reprocher au texte anglais.

**Le sénateur Rowe:** Il n'y est prévu aucun recours en cas de révocation motivée.

**Le président:** Il semble y avoir une contradiction entre les versions française et anglaise de cette disposition. Je pense que l'expression «à titre inamovable» doit être supprimée.

**M. Royer:** Je devrais peut-être souligner, monsieur le président, d'un point de vue historique, que, dans pratiquement toutes les lois qui contiennent l'expression «during good behaviour», la traduction donne le terme «inamovable». Si nous faisons abstraction de l'expression «may be removed by the Governor in Council for cause», et de son équivalent français, il n'y aurait alors pratiquement aucun moyen de révoquer un membre.

**M. Wilkins:** Il me semble que c'est une disposition courante, monsieur le président.

**Le président:** Je crois que l'équivalent français de l'expression «during good behaviour» serait «durant bonne conduite». It is the meaning of the English version. C'est la traduction fidèle de «during good behaviour».

**M. Royer:** Monsieur le président, il me semble que l'expression «durant bonne conduite» serait une bonne traduction. En ce qui concerne la version française toutefois, les rédacteurs, après avoir étudié la question, estiment qu'en français il ne convient pas de dire «durant bonne conduite» dans ce contexte. C'est pourquoi, fidèles à leurs règles de rédaction, ils ont



[Text]

decided to use this way of saying it in French. I cannot comment further on that point.

**The Chairman:** Are there any additional comments in this regard?

**Senator Riley:** The fact that somebody outside this committee made the decision does not mean that we have to follow it.

**The Chairman:** There is a flagrant contradiction between the two texts.

**Senator Riley:** If you believe that to be the case, why not consult with the members of the committee and suggest an amendment?

**Senator Rowe:** Perhaps we could leave this point in abeyance and refer it to the drafters, along with an indication that we see a contradiction here.

**Mr. Wilkins:** Perhaps I could add a word in this regard, Mr. Chairman, Mr. Royer is saying that, in the drafting of different parts of the legislation where there is wording which is found commonly in different pieces of legislation, the drafters research the phraseology and have translated equivalents in either language. They lay down a rule for the wording which is to apply and the way in which it is to be translated. This has been researched internally within the Department of Justice legislative drafting section, and then becomes a guideline, or their Bible, so to speak. That particular phraseology is quite common in legislation of this nature which deals with the appointment of members of boards. That is the wording, in both French and English, which they have determined shall be used. I do not want to become involved with the translation business; that is certainly not my forte. I agree with you, Mr. Chairman, that there are other phrases which could be used which would seem to convey the meaning just as appropriately, but we find ourselves up against a process in the legislative drafting section which is laid down rather rigidly. In other words, we cannot argue that point. We say to the drafters what it is that we want and they tell us the way it ought to be phrased so as to create that legal effect.

**Senator Rowe:** The witness has said that this is the phraseology that the drafters have determined shall be used. He used the word "shall." What is the significance of that? Does he mean that we have no say in the matter?

**Mr. Wilkins:** I do not mean to imply that, sir. Obviously you have the final say, but we as officials do not. They lay down certain rules that guide them in drafting legislation. Those are the rules they apply, and that is the particular phraseology in French and English that they use. So far as we were concerned the word was "shall". They had the right to dictate on that and we didn't.

**Senator Rowe:** In our phraseology it would be "should".

**Mr. Wilkins:** Then clearly you have the power to change it. If the drafters were here, no doubt they would give us an eloquent argument as to why this is the right phraseology. I am not saying they are arbitrary. They do spend a fair amount

[Traduction]

décidé d'opter pour cette traduction française. Je ne peux rien ajouter d'autre.

**Le président:** Avez-vous d'autres observations à faire à cet égard?

**Le sénateur Riley:** Ce n'est pas parce que quelqu'un d'étranger au comité a pris cette décision qu'il nous faut l'accepter.

**Le président:** Il y a contradiction flagrante entre les deux textes.

**Le sénateur Riley:** Si vous le croyez, pourquoi ne pas consulter les membres du comité et proposer une modification?

**Le sénateur Rowe:** Nous pourrions peut-être laisser cette question en suspens, et signaler aux rédacteurs que nous croyons qu'il y a contradiction.

**M. Wilkins:** Je pourrais ajouter quelque chose là-dessus, monsieur le président. M. Royer dit que, lors de la rédaction de diverses lois où se retrouve cette expression assez courante, les rédacteurs recherchent les expressions justes à employer et se servent d'expressions jugées équivalentes dans les deux langues. Ils établissent une règle régissant l'usage de l'expression appropriée, et la façon de traduire. La recherche a été faite au service de rédaction juridique du ministère de la Justice, et ces règles sont en quelque sorte un bréviaire. Cette expression est très fréquente dans ce genre de textes de loi où il est question de nommer des membres de conseils. C'est le libellé, qui a été adopté, tant en français qu'en anglais. Je ne veux pas me mêler de traduction, car ce n'est certainement pas mon point fort, mais je reconnais avec vous, monsieur le président, qu'on pourrait utiliser d'autres expressions qui véhiculeraient le même sens de façon tout aussi appropriée. Cependant nous nous trouvons devant une façon de faire qui, à la section de la rédaction juridique, est très profondément ancrée. Autrement dit, nous n'y pouvons rien. Nous disons aux rédacteurs ce que nous voulons, et ils nous répondent que c'est ainsi qu'il faut libeller le texte pour qu'il ait valeur légale.

**Le sénateur Rowe:** Le témoin a dit que c'est l'expression qui selon les rédacteurs doit être utilisée. Il dit bien «doit». Qu'est-ce que cela signifie? Que nous n'avons rien à faire là-dedans?

**M. Wilkins:** Ce n'est pas ce que je veux dire, monsieur. Vous avez évidemment le dernier mot, mais nous, fonctionnaires, ne l'avons pas. Les rédacteurs établissent certaines règles sur lesquelles ils se guident tous de la rédaction des lois. Ce sont les règles qu'ils appliquent, et ce sont les expressions données qu'on utilise en français et en anglais. En ce qui nous concerne, on a dit «doit». Ils avaient le droit d'établir cette règle, mais nous ne l'avons pas.

**Le sénateur Rowe:** Selon nous, il faudrait plutôt dire «devrait».

**M. Wilkins:** Vous avez très certainement le pouvoir de changer ces choses. Si les rédacteurs étaient présents, ils sauraient très certainement vous expliquer de façon très convaincante pourquoi il faut utiliser cette expression. Je ne



[Text]

of time on these things and in order to simplify their task they cast it in the form of a rule which they follow.

**The Chairman:** Senator, are you moving that this subclause should be suspended?

**Senator Rowe:** No. I am ambivalent at this stage. I have a healthy respect for the drafters. I cannot speak professionally on this matter. I would like to hear what others think about this. If we were to hold this in abeyance and refer it to the drafters, how long would it take before we have a reply?

**Mr. Royer:** Mr. Chairman, may I comment on this? I wish to point out that there is a difference between the French translation and the French version. Legally speaking the two clauses mean the same thing. Historically the expressions "during good behaviour" has been interpreted as being the equivalent of "inamovable". For the expression "during good behaviour" the literal translation is "durant bonne conduite." But if that literal translation were used, the words "may be removed by the Governor in Council for cause" would not be necessary. The French version renders that idea. In my view, the two clauses are equivalent from a legal standpoint.

**Senator Riley:** Mr. Royer, you are a Francophone, are you not?

**Mr. Royer:** Yes.

**Senator Riley:** Can you give me the translation into French of the word "security"?

**Mr. Royer:** I would have to know the full meaning of the word in English.

**Senator Riley:** I mean "security" in the sense of protection.

**Mr. Royer:** The French equivalent could be "sécurité".

**Senator Riley:** I am thinking of the word in the context of the protective staff.

**Mr. Royer:** In the context of "le bureau canadien de la sécurité aérienne", the meaning is safety. The word "sécurité" may have many meanings.

**Senator Riley:** I am referring only to the people who look after the security of the building.

**Mr. Royer:** It could be "Officier de Sécurité". They would be safety officers. It depends on the purpose of their task.

**Senator Riley:** You say that the word "sécurité" is the French translation of "security" in connection with the staff who look after protecting the security of the people in the building.

**Mr. Royer:** It could be both. If it is a question of safeguarding people from a person with a gun, then you have security officers. With respect to the building, it could be the safety aspect. In French we have the common word "sécurité" for both.

**Senator Riley:** I have no further question on that aspect, but it seems to be debatable.

[Traduction]

prétend pas qu'ils agissent de façon arbitraire. Ils consacrent pas mal de temps à ces questions, et pour simplifier leur tâche ils établissent des règles à suivre.

**Le président:** Monsieur le sénateur, proposez-vous que ce paragraphe soit suspendu?

**Le sénateur Rowe:** Non. J'hésite encore. J'éprouve un très grand respect pour les rédacteurs. Je ne peux pas parler professionnellement de cette question. J'aimerais savoir ce que d'autres en pensent. Si nous mettions la question de côté et nous en remettons aux rédacteurs, combien faudrait-il de temps avant d'obtenir une réponse?

**M. Royer:** Monsieur le président, puis-je prendre la parole? Je tiens à souligner qu'il y a effectivement une différence entre la traduction française littérale et la version française. Du strict point de vue juridique, les deux dispositions signifient la même chose. Historiquement, l'expression «during good behaviour» a été considérée comme signifiant «à titre inamovable». L'expression «during good behaviour» a pour traduction littérale «durant bonne conduite». Toutefois, si l'on se servait de cette traduction littérale, l'expression «may be removed by the Governor in Council for cause» ne serait pas nécessaire. La version française rend cette idée. A mon avis, les deux dispositions se valent du point de vue juridique.

**Le sénateur Riley:** Monsieur Royer, vous êtes francophone, n'est-ce pas?

**M. Royer:** Je le suis.

**Le sénateur Riley:** Pouvez-vous me donner la traduction française du mot «security»?

**M. Royer:** Je ne connais pas toutes les acceptions du mot en anglais.

**Le sénateur Riley:** Je parle de «security» au sens de protection.

**M. Royer:** L'équivalent français pourrait être «sécurité».

**Le sénateur Riley:** Je pense au sens qu'a ce mot dans le domaine du personnel de sécurité.

**M. Royer:** En ce qui concerne le «Bureau canadien de la sécurité aérienne», il s'agit effectivement de «safety». Le mot «sécurité» peut avoir de nombreux sens.

**Le sénateur Riley:** Je ne parle que des gens qui assurent la sécurité dans les immeubles.

**M. Royer:** Il pourrait s'agir d'un «Officier de sécurité», de «safety officers». Tout dépend de leur tâche.

**Le sénateur Riley:** Vous dites donc que le mot «sécurité» traduit «security» quand il est question du personnel qui assure la sécurité des gens dans l'immeuble.

**M. Royer:** Les deux sens sont possibles. S'il est question de protéger des gens contre une personne armée, on parlerait alors de «security officers». En ce qui concerne l'immeuble, il serait question de «safety». En français, nous utilisons dans les deux cas le mot «sécurité».

**Le sénateur Riley:** Je n'ai pas d'autre question à ce sujet, mais tout cela me semble discutable.

[Text]

**The Chairman:** Why are there two categories of members, part-time and full-time?

**Mr. Wilkins:** That is laid down by the organizational people in the Privy Council Office, and it is normally reflected this way in legislation. That has not always been the case. It is a relatively recent change. Please do not ask me to define "relatively recent", but it has not always been the case. They have made that distinction during the past few years. I do not know why, or what the rationale is.

**The Chairman:** What is the difference between a full-time and part-time member? Why should there be two categories, and what do they do? Presumably a full-time member works for 12 months of the year, and a part-time member works for how many months?

**Mr. Wilkins:** It is not necessarily any number of months or even weeks. An example would be the present Aviation Accident Review Board, which meets as required to consider reports presented by Mr. Johnson's organization, the Aviation Safety Bureau. When there is an accident which results in an investigation and a report, that report will be presented to the Aviation Accident Review Board. The board reviews it and comments as necessary. They are not full-time people. However, they constitute a board. They meet only as required and are paid only for the times that they meet.

**Senator Rowe:** Does it preserve some degree of continuity? If all are appointed for a term of seven years, then at the end of the term they could all leave at the same time and it would be necessary to start from scratch with a new board.

**Mr. Wilkins:** I don't think that that is the case. From a brief comment—and I say "comment" rather than explanation—that I heard on this, it was simply a determination by the government that it did not want to appoint part-time people for terms longer than five years. It is quite common to appoint full-time commissioners or board members for longer terms—as long as seven or ten years—but they don't want to do that with part-time people. I guess it is to ensure some change-over.

**The Chairman:** Will all these members hold offices in Ottawa or will they be spread throughout the country?

**Mr. Wilkins:** That is yet to be determined. The present intention, I believe, is that the board will have its headquarters in Ottawa, which will be convenient in relation to the location of the Aviation Safety Bureau laboratory facilities which you visited. But it is possible that hearings may need be held in different parts of the country. Such a course might be convenient because of the location of people involved in an accident or other interested parties, and it might argue, for example, for part-time commissioners from different parts of the country who would convene the hearings in their particular area. They would be able to do it more easily than having everybody go out from Ottawa.

[Traduction]

**Le président:** Pourquoi y a-t-il deux catégories de membres, les membres à temps partiel et les ceux à temps plein?

**M. Wilkins:** Cette décision qui est prise par les responsables au bureau du Conseil privé se reflète habituellement dans la loi. Cela n'a pas toujours été le cas; cette modification est relativement récente. J'espère que vous ne me demanderez pas ce que j'entends par «relativement récente», mais je peux vous assurer que cela n'a pas toujours été le cas. Cette distinction a été faite au cours des dernières années. Je ne sais pas pourquoi.

**Le président:** Quelle est la différence entre un membre à temps plein et un membre à temps partiel? Pourquoi y a-t-il deux catégories? Que font les membres des deux groupes? Supposons qu'un membre à temps plein travaille douze mois par année; combien de temps l'employé à temps partiel travaille-t-il?

**M. Wilkins:** Il ne s'agit pas nécessairement d'une question de mois ou même de semaines. Citons l'exemple du Comité de révision des accidents d'aviation, qui se réunit lorsque nécessaire pour étudier les rapports présentés par le groupe de M. Johnson, le Bureau de la sécurité aérienne. Lorsqu'on décide de procéder à un enquête à la suite d'un accident et de rédiger un rapport, c'est le Comité de révision des accidents d'aviation qu'est chargé d'étudier ce rapport et de faire ses commentaires s'il le juge nécessaire. Les membres du comité ne sont pas des employés à temps plein, mais ils forment un comité. Ils se rencontrent en cas de besoin et ne sont payés que pour les fois où ils se réunissent.

**Le sénateur Rowe:** Existe-t-il une certaine continuité? Si tous les membres ont un mandat de sept ans, ils risquent de partir tous en même temps à la fin de leur mandat, et il faudrait alors repartir de zéro avec un nouveau comité.

**M. Wilkins:** Je ne crois pas que cela soit le cas. Selon une remarque que j'ai entendue à ce sujet, et j'utilise «remarque» plutôt que «explication», il s'agit simplement d'une décision du gouvernement qui ne désire pas accorder aux employés à temps partiel un mandat de plus de cinq ans. C'est la pratique de nommer des commissaires ou des membres de comité à plein temps pour de plus longs mandats, sept ou même dix ans; cependant, le gouvernement ne veut pas faire la même chose pour les employés à temps partiel. Je crois qu'il désire assurer un certain roulement.

**Le président:** Les membres de ce comité travailleront-ils tous à Ottawa ou seront-ils éparpillés un peu partout dans le pays?

**M. Wilkins:** Aucune décision n'a été prise à cet égard. Je crois qu'on projette actuellement d'établir le siège du comité à Ottawa, ce qui est judicieux compte tenu du fait que les laboratoires du Bureau de la sécurité aérienne se trouvent dans la région. Mais il est possible que les audiences doivent avoir lieu dans diverses régions du pays, selon la région d'origine des gens impliqués dans un accident ou des parties intéressées. C'est pourquoi il pourrait être utile que des membres à temps partiel du comité viennent de diverses régions du pays et puissent ainsi convoquer les audiences dans leur propre région. Les choses seraient plus simples que si tous les membres



*[Text]*

**The Chairman:** Would that mean that those part-time employees would be paid only when they are called on to work?

**Mr. Wilkins:** Probably, but that has not been determined. They might receive a lower stipend to cover a year's work or they might be paid on the basis of when they are called to serve.

**The Chairman:** In subclause 4(3), the English version says, "in the case of full-time member or five years in the case of a part-time member", whereas the French version reads, "dans le cas des membres à temps plein, et de cinq ans . . ." The French version has "et" which means "and" in English instead of "or".

**Mr. Royer:** In French the "et" is equivalent to "or".

**The Chairman:** That is news to me. I must have gone to the wrong French school. As far as I am concerned there is a difference between "or" and "and".

**Mr. Royer:** In this context it is acceptable.

**The Chairman:** These are questions which should be asked when the bills is before the house. 'Et' does not means "or" and "and" in French.

**Senator Rowe:** I do not want to quibble over this but if "et" is the same as "and" and "or" in English when do you use the "or" in French?

**The Chairman:** When you want to translate "or" from English to French. It is one or the other.

**Mr. Royer:** I have forgotten much of what I learned in grammar school but it seems to me that in certain contexts you can use the word "et" and, in my view, you could have used either "ou" or "et". It does not create a problem there.

**Senator Rowe:** I accept that, though I do not presume to be a French scholar.

**The Chairman:** I did not know that either.

**Mr. Wilkins:** Let me add one other point which Mr. Royer said earlier and which I think is relevant. The French in the bill is not a translation of the English. The French version was prepared separately from scratch. It is intended to mean the same thing, though it might not appear as a precise translation. That is the approach that the legislative drafters used.

**Senator Riley:** What happens to the interpretation when it goes before a judge?

**Mr. Wilkins:** There should not be a question in court of interpreting the French or English because the proceedings will be conducted in one or the other language.

*[Traduction]*

devaient partir d'Ottawa pour assister à une réunion ailleurs au pays.

**Le président:** Ces employés à temps partiel recevraient-ils un salaire seulement lorsqu'ils travailleraient?

**M. Wilkins:** Probablement; cependant aucune décision n'a encore été prise à cet égard. Ils pourraient recevoir un traitement inférieur pour une année de travail ou être payés en fonction de leurs jours de travail.

**Le président:** La version anglaise du paragraphe 4(3) dit «in the case of a full-time member or five years in the case of a part-time member», alors que la version française se lit comme suit: «dans le cas des membres à temps plein, et de cinq ans . . .». La version française utilise le mot «et» qui veut dire «ans» en anglais plutôt que «or».

**M. Royer:** En français, le mot «et» veut dire la même chose que «or».

**Le président:** C'est nouveau. Je suis probablement allé à la mauvaise école française. A mon avis, il existe une différence entre «ou» et «et».

**M. Royer:** Dans ce contexte, l'emploi de «et» est acceptable.

**Le président:** Ce sont des questions qui devraient être posées lorsque la Chambre étudiera le projet de loi. «Et» ne veut pas dire «or» et «and» en français.

**Le sénateur Rowe:** Je ne veux pas ergoter sur cette question, mais si «et» est la même chose que «and» et «or» en anglais, quand vous servez-vous du mot «ou» en français?

**Le président:** Lorsque vous désirez traduire l'expression anglaise «or» en français. C'est l'un ou l'autre.

**M. Royer:** J'ai oublié beaucoup de choses que j'avais apprises à l'école primaire, mais il me semble que, dans certains contextes, on peut se servir de l'expression «et». A mon avis, dans le cas qui nous occupe, on aurait pu employer «ou» ou «et». Dans ce paragraphe, cela ne fait aucune différence.

**Le sénateur Rowe:** J'accepte votre explication, bien que je ne puisse prétendre être un spécialiste du français.

**Le président:** Je ne savais pas non plus que le mot pouvait être employé pour désigner ces deux termes anglais.

**M. Wilkins:** J'aimerais vous rappeler quelque chose qu'a dit M. Royer un peu plus tôt et qui est très juste. La version française du projet de loi n'est pas une traduction du texte anglais. Elle a été préparée séparément à partir de zéro. Elle doit vouloir dire la même chose que le texte anglais, même si elle ne semble pas être une traduction précise. C'est la façon dont procèdent les rédacteurs législatifs.

**Le sénateur Riley:** Qu'arrive-t-il lorsque l'interprétation de la loi est soumise aux tribunaux?

**M. Wilkins:** Devant les tribunaux, on ne devrait pas parler de l'interprétation du français ou de l'anglais puisque les délibérations se dérouleront dans l'une ou l'autre des deux langues.



[Text]

**Senator Riley:** But say the judge bases his decision on the French version. That decision may be different from what it would be if it were based on the English version.

**Mr. Wilkins:** I believe that the French drafter would say that there is no basis for different decisions based on language. The intent of the bill is reflected as competently in the French language as in the English language, though it is not a precise, word-for-word translation.

**Senator Riley:** Which litigant would call the drafter?

**The Chairman:** They would not call the drafter.

**Senator Riley:** Precisely.

**Mr. Royer:** I will also say that if the judge has need to look at both texts he will look at them as a whole. That is why we have versions. If he finds a conflict between the English version and the French version, then he will refer to the Official Languages Act, which lays down rules that permit a solution.

**Senator Riley:** What if he does not speak English?

**The Chairman:** It must be a misprint. If you use in French “et” after “temps plein” you do not use a comma, and it does not appear in the English text.

**Mr. Royer:** I do not know the rules the drafters rely on with respect to commas. Sometimes they are needed and sometimes they tend to use more than are necessary.

**The Chairman:** I must admit that I am far from satisfied with the answers.

**Mr. Wilkins:** Mr. Chairman, may I ask you whether you think that the sense of subclause 3 conveys a different impression in the one language from what it conveys in the other? To me they both say the same thing, regardless of the commas and precise translation of the individual words.

**The Chairman:** I can tell you that it is a grammatical error. The word “and” is never preceded by a comma. I do not want to go to battle over the comma but it is bad French.

**Mr. Wilkins:** I agree with you and I feel very strongly about commas. I have found that there is a tendency in the French language to use more commas than in English. But I am not grammatically experienced in French.

**Mr. Royer:** Although I cannot recite all the rules about commas, I think what the drafter intended when he put in the words “maximal de sept ans” and “et de cinq ans” was to separate the phrase from the rest of the sentence. I do not think it is wrong. Perhaps a comma could have been avoided there, however, I do not think there is anything wrong there.

**The Chairman:** Senator Riley, earlier you seemed to want to leave this clause in abeyance—

**Senator Petten:** No, Mr. Chairman, it was Senator Rowe.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Supposons que le juge fonde sa décision sur la version française. Cette décision pourrait être différente de celle qu'il aurait rendue s'il s'était fondé sur la version anglaise.

**M. Wilkins:** A mon avis, le rédacteur français dirait qu'il n'y a aucune raison de rendre des décisions différentes en fonction de la version dont on se sert. L'intention du projet de loi est reflétée de façon aussi compétente en français qu'en anglais, bien qu'il ne s'agisse pas d'une traduction mot à mot.

**Le sénateur Riley:** Quel plaideur ferait appel au rédacteur?

**Le président:** Personne ne fera pas appel au rédacteur.

**Le sénateur Riley:** Justement.

**M. Royer:** A mon avis, si le juge a besoin d'étudier les deux versions, il les étudiera comme formant un ensemble. C'est pourquoi nous avons deux versions. S'il découvre une contradiction entre la version anglaise et la version française, il consultera alors la Loi sur les langues officielles, qui établit des règles pour régler ce genre de problème.

**Le sénateur Riley:** Et si le juge ne parle pas anglais?

**Le président:** Il doit s'agir d'une erreur d'impression. Si vous vous servez en français de «et» après «à temps plein», vous ne devez pas mettre de virgule, et il n'y a pas de virgule dans la version anglaise.

**M. Royer:** Je ne connais pas les règles dont se servent les rédacteurs pour l'emploi de la virgule. Elles sont parfois nécessaires, mais on en abuse parfois.

**Le président:** Je dois avouer que je ne suis vraiment pas satisfait des explications qu'on me donne.

**M. Wilkins:** Monsieur le président, puis-je vous demander si vous croyez que le paragraphe 3 dit la même chose en anglais qu'en français? A mon avis, les deux textes veulent dire la même chose, peu importe la ponctuation utilisée ou la traduction précise de chaque mot.

**Le président:** Je peux vous dire qu'il s'agit d'une faute de grammaire «et» n'est jamais précédé d'une virgule. Je ne veux pas provoquer de querelles, mais l'emploi de cette virgule est fautif en français.

**M. Wilkins:** Je suis d'accord avec vous et j'ai une opinion bien arrêtée sur l'emploi des virgules. A mon avis, on a tendance à s'en servir en français plus qu'en anglais, mais je ne suis pas vraiment un expert en matière de grammaire française.

**M. Royer:** Je ne peux pas vous réciter toutes les règles de l'emploi des virgules, mais, à mon avis, quand il a mis les mots «maximal de sept ans» et «et de cinq ans», le rédacteur voulait séparer cette phrase du reste du paragraphe. Je ne crois pas que ce soit une faute. On aurait peut-être pu éviter de mettre une virgule, mais je ne crois pas que ce soit erroné.

**Le président:** Sénateur Riley, vous sembleriez tout à l'heure vouloir laisser ce paragraphe en suspens—

**Le sénateur Petten:** Non, monsieur le président, c'était le sénateur Rowe.

[Text]

**Senator Rowe:** In fairness to my colleague, Senator Riley, I believe it was I who suggested that. However, I do not feel very strongly about it. I was motivated by the fact that you, Mr. Chairman, with your knowledge of both languages, felt that the two do not mesh. Your knowledge of the languages is far better than mine.

**The Chairman:** I would rather keep this clause in abeyance instead of moving an amendment in the house, which would mean sending the bill back to the other place.

Is there a motion to that effect, honourable senators?

**Senator Rowe:** Suppose we agreed to leave this clause in abeyance, then what are the mechanics? Where does it go after this? Does it go back to the drafters of the bill? What is the point of putting it in abeyance? There must be some follow-up afterwards, is there not?

**The Chairman:** I would like to discuss that tomorrow and perhaps we could have a translation present with us.

**Senator Riley:** If we pass the bill then we pass it; but if it is suggested in the report—

**The Chairman:** Senator Riley, this session will probably last for another month.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, suppose we recommend a change in the phraseology, does the bill then have to go back to the Commons committee?

**The Chairman:** Yes, it would. However, I do not think we would send the bill back for that reason.

**Senator Rowe:** The Commons could reject it.

**The Chairman:** Do you have any comments, Senator Petten?

**Senator Petten:** No comment.

**Senator Riley:** What we can do is approve the bill and suggest in our approval something to the effect that this particular clause be re-examined with respect to the correct application of the words in the French text and in the English text.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, if you wish I would move the motion since I raised the point to begin with. My motion would be that consideration of clause 4(3) be deferred pending reference to the drafters of the bill.

**The Chairman:** There is a motion before us now, honourable senators. Are there any comments with respect to it?

**Senator Riley:** You say pending consideration of the wording. I would point out that we are satisfied with the English version. You must mean the relationship between the French wording and the English wording?

**Senator Rowe:** Yes, I mean the point raised by our Chairman, which is that in his opinion the two versions are inconsistent. I have a feeling he is speaking now both as a lawyer and as chairman of this committee.

**The Chairman:** Does the motion carry?

[Traduction]

**Le sénateur Rowe:** Pour être juste envers mon collègue le sénateur Riley, je crois que c'est moi qui ait proposé cela. Cela ne me semble toutefois, pas très important. J'ai fait cette suggestion parce que vous, monsieur le président, qui avez une connaissance des deux langues, croyiez que les deux textes ne concordait pas. Votre connaissance des langues est de loin meilleure que la mienne.

**Le président:** Je préférerais laisser ce paragraphe en suspens plutôt que de proposer un amendement, puisque cela signifierait le renvoi du projet de loi à l'autre endroit.

Quelqu'un veut-il proposer une motion à cet effet, honorables sénateurs?

**Le sénateur Rowe:** A supposer que nous acceptions de laisser ce paragraphe en suspens, que se passera-t-il alors? Sera-t-il renvoyé aux rédacteurs du projet de loi? Pourquoi le laisser en suspens? Il doit y avoir des suites?

**Le président:** J'aimerais en discuter demain, et peut-être pourrions-nous alors recourir aux services d'un traducteur.

**Le sénateur Riley:** Si nous adoptons le projet de loi, nous l'adoptons; mais si nous laissons supposer dans le rapport —

**Le président:** Sénateur Riley, cette session durera probablement encore un mois.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, à supposer que nous recommandions un changement du libellé, le projet de loi doit-il être renvoyé au comité des Communes?

**Le président:** Oui. Je ne crois toutefois pas que nous renverrions le projet de loi pour cette raison.

**Le sénateur Rowe:** Les Communes pourraient le rejeter.

**Le président:** Avez-vous des commentaires, sénateur Petten?

**Le sénateur Petten:** Aucun commentaire.

**Le sénateur Riley:** Voilà ce que nous pouvons faire: approuver le projet de loi et suggérer qu'on vérifie dans ce paragraphe la concordance du texte français et du texte anglais.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, si vous le voulez bien, je vais proposer la motion étant donné que c'est moi qui ai soulevé ce point. Je propose donc que l'étude du paragraphe 4(3) soit reportée jusqu'à ce que les rédacteurs du projet de loi aient été consultés.

**Le président:** Une motion a été présentée, honorables sénateurs. Quelqu'un a-t-il des observations à faire à ce sujet?

**Le sénateur Riley:** Vous dites jusqu'à ce que son libellé soit étudié. Je vous signale que nous n'avons rien à redire à la version anglaise. Vous demandez, je suppose, qu'on vérifie la concordance du texte français et du texte anglais.

**Le sénateur Rowe:** Oui, je veux dire le point soulevé par notre président qui estime que les deux versions ne concordent pas. J'ai l'impression qu'il se prononce dans ce cas à titre d'avocat et de président de ce comité.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

[Text]

**Senator Riley:** Just one moment, Mr. Chairman. If we decide to report the bill could we not put in the report a rider to the effect that some further study be given to clause 43 with respect to the possible conflict between the wording of the French subclause and the English subclause?

**The Chairman:** What will be gained by that? If we report the bill without amendment then it is without amendment and that is the end of it.

**Senator Riley:** We are not amending it.

**The Chairman:** No, we are not amending it; we are suspending consideration of it.

**Senator Riley:** We are warning them that we have some misgivings with respect to that subclause.

**The Chairman:** That does not change anything. If this clause is passed it would be reported to the Senate as it is.

**Senator Riley:** There is a way to do it; however, I cannot think of it right now.

**Senator Petten:** Mr. Chairman, could we not carry on with the other clauses in the bill and leave this particular one until later?

**The Chairman:** Only that particular subclause will be left in abeyance until we have further evidence before us. We do have another meeting scheduled for tomorrow afternoon.

**Senator Riley:** I agree with that. However, what I am talking about is Senator Rowe's motion which would automatically send this subclause back to the house.

**Senator Rowe:** Not necessarily, senator. When we recommend further discussion with the drafters of the bill we are not necessarily changing either of the two clauses.

**Senator Riley:** If we have another meeting scheduled and if we have the drafters here then perhaps that will solve the problem. My only concern is that we do not send it back to the Commons committee.

**Senator Rowe:** That was not in my mind at all, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any questions with respect to subclause (4)? Does the clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does subclause (5) carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does subclause (6) carry?

**Senator Riley:** If this provision is to come within the Public Service Superannuation Act, then how could anyone pulled in from the private sector who serves for five years fit in, as far as the Public Service Superannuation Act is concerned? He would just receive his contribution back, I suppose.

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Un moment, monsieur le président. Si nous décidons de faire rapport du projet de loi, ne pourrions-nous pas annexer à notre rapport une note précisant qu'il faudrait réétudier le paragraphe 4(3) au cas où la version française et la version anglaise présenteraient des contradictions.

**Le président:** Qu'est ce qu'on y gagnera? Si nous faisons rapport du projet de loi sans amendement, il faut le faire sans amendement, un point c'est tout.

**Le sénateur Riley:** Nous ne proposons pas d'amendement.

**Le président:** Non, mais nous en suspendons l'étude.

**Le sénateur Riley:** Nous les avertissons que nous avons des doutes sur ce paragraphe.

**Le président:** Cela ne change rien. Si ce paragraphe est adopté, il sera renvoyé au Sénat dans sa forme actuelle.

**Le sénateur Riley:** Il existe une façon de le faire dont je ne parviens pas à me souvenir pour l'instant.

**Le sénateur Petten:** Monsieur le président, ne pourrions-nous pas poursuivre l'étude des autres articles du projet de loi et laisser celui-ci de côté, quitte à y revenir plus tard?

**Le président:** Seul ce paragraphe sera laissé en suspens tant que nous n'aurons pas entendu d'autres témoins à cet égard. Nous avons prévu une autre séance pour demain après-midi.

**Le sénateur Riley:** Je suis d'accord. Toutefois, ce dont je veux parler, c'est la motion du sénateur Rowe qui renverrait automatiquement ce paragraphe à la Chambre.

**Le sénateur Rowe:** Pas nécessairement, sénateur. Lorsque nous recommandons que les rédacteurs du projet de loi réétudient le libellé, nous ne modifions pas nécessairement l'un ou l'autre de ces deux paragraphes.

**Le sénateur Riley:** Si nous prévoyons une autre séance et si nous rencontrons les rédacteurs du projet de loi, nous trouverons probablement une solution au problème. Je ne veux simplement pas que le paragraphe soit renvoyé au comité des Communes.

**Le sénateur Rowe:** Ce n'est pas du tout à cela que je songeais, monsieur le président.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** Y a-t-il des questions en ce qui concerne le paragraphe (4)? Le paragraphe est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le paragraphe 5 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le paragraphe 6 est-il adopté?

**Le sénateur Riley:** Si les dispositions de Loi sur la pension de la Fonction publique s'appliquent dans ce cas-ci, comment une personne venant du secteur privé et qui travaille pendant 5 ans peut-elle se prévaloir des avantages de la Loi sur la pension de la Fonction publique? Elle ne ferait que récupérer ses contributions, je suppose.



[Text]

**Mr. Wilkins:** Mr. Chairman, I cannot speak to the detail of the Public Service Superannuation Act since I have not looked at it in this relationship. It is intended to simply provide eligibility under the PSSA for persons appointed as members of the board, subject to the provisions of clause 4(3) with respect to term of appointment.

**The Chairman:** Honourable senators, is it agreed that clause 6 shall carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 7?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** What is the meaning of "safety deficiencies"?

**Mr. Wilkins:** In clause 7(1), Mr. Chairman?

**The Chairman:** Clause 7(1)(a). It says:

... by identifying safety deficiencies as evidenced by aviation occurrences;

**Mr. Wilkins:** It is simply to indicate that the board has a responsibility where, from its study of aviation occurrences, be they accidents or whatever, they note a practice or condition; say, for the sake of discussion, a maintenance practice in air carriers in regard to a specific plane or an unsafe condition that has recurred in several incidents at a given location—for example, a runway deficiency; perhaps the runway is too short or something of that sort—that the board has the right to identify those things that emerge as a result of its study of aviation occurrences.

**The Chairman:** Would that cover, for example, an incident such as the Gimli incident?

**Mr. Wilkins:** Obviously it would, although I think what is intended here is the identification of a pattern that emerges from analysis of several occurrences. It seems to me that you only need one incident such as Gimli to identify that particular problem. It means, perhaps, things that are more minute or subtle than that sort of incident.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, if we have finished with clause 7, could I revert to clause 5?

**The Chairman:** We are on clause 7 now.

**Senator Rowe:** Yes.

**The Chairman:** You want to revert to clause 5?

**Senator Rowe:** There was a small point—

**The Chairman:** Are we finished with clause 7?

**Senator Rowe:** Clause 5(2). It says:

The Chairman is the chief executive officer of the Board...

which is the present tense and then:

... and shall have supervision over...

which is the future tense. Why is there a change in tense? Why is it not:

[Traduction]

**M. Wilkins:** Monsieur le président, je ne peux pas entrer dans les détails de la Loi sur la pension de la Fonction publique étant donné que je ne l'ai pas étudiée à cet égard. Ce paragraphe vise à rendre applicables aux personnes nommées comme membres du bureau les dispositions de la Loi sur la pension de la Fonction publique, compte tenu des dispositions du paragraphe 4(3) concernant le mandat.

**Le président:** Honorables sénateurs, êtes-vous d'accord pour que l'article 6 soit adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 7?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Qu'entend-t-on par «manquements à la sécurité»?

**M. Wilkins:** Au paragraphe 7(1), monsieur le président?

**Le président:** L'alinéa 7(1)a) est ainsi libellé:

... En constatant les manquements à la sécurité mis en évidence par les faits aéronautiques;

**M. Wilkins:** On veut tout simplement indiquer ici que le Bureau a une obligation à remplir lorsque, après avoir enquêté sur des faits aéronautiques, qu'il s'agisse d'accidents ou d'autres faits, il constate une pratique ou une condition. Aux fins de la discussion, il pourrait s'agir d'une pratique ayant trait à l'entretien d'un certain modèle d'avion ou d'une condition dangereuse qui est apparue à plusieurs reprises à un endroit donné, par exemple une défectuosité de la piste. Il pourrait arriver que la piste soit trop courte ou quelque chose du genre. Le bureau a le droit de constater les manquements à la sécurité mis en évidence par les faits aéronautiques.

**Le président:** Cet article engloberait-il par exemple un incident comme l'affaire de Gimli?

**M. Wilkins:** De toute évidence oui, bien que je croie qu'on vise ici la constatation d'un manquement mis en évidence par l'analyse de plusieurs faits. Il me semble qu'il ne faut qu'un seul incident comme celui de Gimli pour constater ce problème particulier. On veut peut-être parler de faits plus infimes et plus subtiles que des incidents de ce genre.

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, si nous en avons terminé avec l'article 7, pourrions-nous revenir à l'article 5?

**Le président:** Nous étudions pour l'instant l'article 7.

**Le sénateur Rowe:** Oui.

**Le président:** Vous voulez revenir à l'article 5?

**Le sénateur Rowe:** Il y a un tout petit détail—

**Le président:** En avons nous terminé avec l'article 7?

**Le sénateur Rowe:** Le paragraphe 5(2) de la version anglaise dit ceci:

The Chairman is the chief executive officer of the Board...

ce bout de phrase est au présent alors que:

... and shall have supervision over...

est au futur. Pourquoi ne pas avoir conservé le même temps et écrit:

## [Text]

The Chairman shall be the chief executive officer and shall have . . .

It is a small point, but grammatically, it looks incorrect to me.

**Senator Petten:** In French, it is the same tense.

**Mr. Wilkins:** I think what it says basically is that, by virtue of his appointment, the Chairman is the chief executive officer and, in that capacity, he shall have supervision over . . . It is not exactly a change of tense. It is a change of mode of expression.

**Senator Rowe:** In my lexicon, it is. "Is" is the present tense and "shall have" is the future tense. I must confess that I have not noticed anything like that in legislation that I have examined and I cannot remember ever seeing a tense change of that kind. I do not know what the reason for it is.

**Mr. Wilkins:** I have no explanation for it, senator. I am sorry.

**Senator Rowe:** It is a small matter. I just wondered if it might be a misprint or—

**Mr. Wilkins:** No, I do not think there are any misprints. I do not have an answer as to why it is that way, although I think it is clear, whether the language is clear or not.

**Senator Rowe:** I just wondered why the change from one level to the other.

**The Chairman:** Do you have any suggestion to make, Senator Rowe?

**Senator Rowe:** No, I do not.

**The Chairman:** Is it agreed, honourable senators, that clause 5 shall carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 7?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 8?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 9?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 10?

**Senator Riley:** Is the interpretation of that clause 10(1) that the board is a crown corporation?

**Mr. Wilkins:** No, sir.

**Senator Riley:** Then it says:

The Board is a body corporate . . .

If it is, then someone must have shares in it.

**Mr. Wilkins:** This clause simply means that the board has the power to enter into contracts and things of that sort in the name of Her Majesty.

**Senator Riley:** But if it is a body corporate—

## [Traduction]

The Chairman shall be the chief executive officer and shall have . . .

C'est un détail, mais grammaticalement cela me paraît incorrect.

**Le sénateur Petten:** En français, le même temps est utilisé dans les deux membres de phrases.

**M. Wilkins:** Cela veut dire fondamentalement que, en vertu de son statut, le président est le premier dirigeant du Bureau et que, à ce titre, il en assure la direction . . . c'est moins un changement de temps qu'un changement de mode d'expression.

**Le sénateur Rowe:** A mon sens, c'est un changement de temps. «Is» est au présent et "shall have" est au futur. Je dois avouer que je n'ai rien remarqué de semblable dans les lois que j'ai examinées et que je ne peux me rappeler avoir jamais observé un changement de ce genre. Je n'en connais pas la raison.

**M. Wilkins:** Je n'ai aucune explication à vous donner, sénateur. Je m'en excuse.

**Le sénateur Rowe:** Ce n'est qu'un détail. Je me demandais s'il pouvait s'agir d'une faute d'impression ou—

**M. Wilkins:** Non, je ne pense pas que ce soit une faute d'impression. Je ne peux pas vous expliquer pourquoi il en est ainsi, mais je pense qu'on comprend bien le sens de l'article, que le langage soit ou non clair.

**Le sénateur Rowe:** Je me demandais tout simplement pourquoi on était passé d'un temps à un autre.

**Le président:** Auriez-vous une explication, sénateur Rowe?

**Le sénateur Rowe:** Non.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 5?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 7?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 8?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 9?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 10?

**Le sénateur Riley:** Faut-il entendre au paragraphe 10(1) que le Bureau est une société de la Couronne?

**M. Wilkins:** Non monsieur.

**Le sénateur Riley:** Mais il y est dit:

The Board is a body corporate . . .

Alors, quelqu'un doit détenir des actions.

**M. Wilkins:** Ce paragraphe veut tout simplement dire que le Bureau a par exemple le pouvoir de passer des contrats au nom de Sa Majesté.

**Le sénateur Riley:** Mais s'il s'agit d'un «body corporate»—

[Text]

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 10 shall carry?

**Senator Petten:** I think we are waiting for the witness to answer Senator Riley's question.

**Mr. Wilkins:** Mr. Chairman, I stand corrected by Mr. Royer. He tells me that this wording makes the board a Schedule B crown corporation. A Schedule B crown corporation is virtually the same as a department, but not quite.

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 10 shall carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 11?

**Senator Rowe:** I do not wish to belabour this point, but in clause 11 we have the same thing:

The head office of the Board shall be . . .

And then we have in subclause (2):

Two members constitute a quorum of the Board.

How do you rationalize that? There may be some reason that I do not know of. Is that switch from one tense to the other pretty standard in federal legislation?

**Mr. Royer:** Senator, I cannot explain the changes, especially in English, but I know that they use "shall" each time that they want to emphasize something; in other words, that it be compulsory. In French, they use only the one tense even for compulsory purposes, because they use the Interpretation Act, which says when the French tense is used you have to find a way to apply the act.

**Senator Rowe:** I have a feeling that if we were to examine all the legislation involved in the creation of boards, crown corporations or whatever, we would find an inconsistency in this respect; that we would find:

Two members shall constitute a quorum of the Board.

Since I do not have the legislation before me, I do not know what that means exactly, but I would be interested in knowing why we have the present tense, the future tense and then the present tense again.

That is all I have to say about that particular clause, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further comments? Shall Clause 11 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Do you wish to reserve your opinion on this clause, Senator Rowe?

**Senator Rowe:** No, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Then I declare Clause 11 carried.

Clause 12 states that the "Board may investigate" but there is no obligation on the part of the board to investigate; why not?

**Mr. Wilkins:** That is simply to permit the board to choose or regulate its workload. There could be some occurrences which, in the board's view, are so minor that they would not require an investigation; there may be other forms of reports, for example from the regulatory or air worthiness branch of

[Traduction]

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 10?

**Le sénateur Petten:** Je pense que nous attendons que le témoin ait répondu à la question du sénateur Riley.

**M. Wilkins:** Monsieur le président, M. Royer vient de me corriger. Il me dit que les termes utilisés font du Bureau une société de la Couronne de l'Annexe B. Une telle société est à peu près l'équivalent d'un ministère, mais pas tout à fait.

**Le président:** Plaît-il aux honorables sénateurs d'adopter l'article 10?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 11?

**Le sénateur Rowe:** Ce n'est pas que je veuille revenir sur ce point, mais l'article 11 pose le même problème:

The head office of the Board shall be . . .

Et puis on trouve au paragraphe (2):

Two members constitute a quorum of the Board.

Comment expliquez-vous cela? Il y a peut-être une raison que je ne connais pas. Est-il usuel dans les lois fédérales de passer d'un temps à l'autre?

**M. Royer:** Sénateur, je ne peux expliquer cette modulation, surtout pas en anglais, mais je sais qu'on utilise le terme «shall» chaque fois qu'on veut insister sur quelque chose, autrement dit, pour parler de quelque chose d'obligatoire. En français, on utilise un seul terme en raison de l'application de la Loi d'interprétation où il est dit que, lorsque le temps français est utilisé, il faut trouver un moyen d'appliquer la loi.

**Le sénateur Rowe:** J'ai l'impression que si nous examinons toutes les lois comportant la création de commissions, de sociétés de la Couronne ou de tout autre organisme, nous trouverions des inconséquences de ce genre, à savoir:

Two members shall constitute a quorum of the Board.

Comme je n'ai pas la loi devant moi, je ne sais pas ce que cela veut dire au juste, mais j'aimerais savoir pourquoi on utilise le présent puis deux fois le futur.

C'est tout ce que j'ai à dire au sujet de cet article, monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres remarques? L'article 11 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Voulez-vous attendre pour vous prononcer au sujet de cet article, sénateur Rowe?

**Le sénateur Rowe:** Non, monsieur le président.

**Le président:** Je déclare donc l'article 11 adopté.

L'article 12 stipule que le «Bureau a le pouvoir . . . d'enquêter», mais il n'est pas tenu de le faire, pourquoi?

**M. Wilkins:** C'est tout simplement pour lui permettre, de choisir ou de régir sa charge de travail. Il peut y avoir des faits si bénins, de l'avis du Bureau, qu'ils ne nécessitent pas la tenue d'une enquête; il se peut que d'autres formes de rapports, par exemple ceux des services de la réglementation ou de la



[Text]

the department, that provide adequate information, and the board might feel that an investigation in its terms is not really required because the accident was minor.

**The Chairman:** Why, in the third line of that clause, do you use the word "may investigate" and in the fourth line of that clause use the term with respect to the Governor in Council, "shall investigate"?

**Mr. Wilkins:** That is simply to indicate that the Governor in Council may require the board to conduct an investigation, if the Governor in Council determines that that is appropriate.

In Clause 12(2) that indicates that a province or a territory may require the board to investigate a situation that the board itself had not decided to investigate.

**Senator Riley:** Or a department?

**Mr. Wilkins:** I see what you mean; there are other departments of the provincial or territorial governments.

**The Chairman:** Are there any further comments on Clause 12? If not, shall Clause 12 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** The next clause we will deal with is Clause 13.

**Senator Riley:** Referring back to Clause 12(3), which states, in part:

—but nothing in this subsection prevents a department from investigating the aviation occurrence for any other purpose or prevents the Royal Canadian Mounted Police from investigating the aviation occurrence for any purpose for which it is empowered to conduct investigations.

**Mr. Wilkins:** What is your question, Senator?

**Senator Riley:** Well, that subclause states:

—or prevents the Royal Canadian Mounted Police from investigating the aviation occurrence for any purpose for which it is empowered to conduct investigations.

What is meant by that?

**Mr. Wilkins:** That is intended to provide for the RCMP to investigate for criminal purposes as opposed to accident purposes.

**Senator Riley:** Such as a hijacking?

**Mr. Wilkins:** Well, if an aircraft crashed which was suspected of carrying illegal drugs, the RCMP clearly would be involved in any investigation, though not for the purposes of investigating the accident.

**The Chairman:** For the second time, shall Clause 12 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall Clause 13 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall Clause 14 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

[Traduction]

navigabilité du ministère, suffisent et le Bureau peut juger que l'enquête n'est pas vraiment nécessaire si l'accident était bénin.

**Le président:** Pourquoi, à la troisième ligne de l'article, emploie-t-on la formule «a le pouvoir» et à la quatrième ligne «a... l'obligation» à la demande du gouverneur en conseil?

**M. Wilkins:** Tout simplement pour indiquer que le gouverneur en conseil peut obliger le conseil à enquêter, s'il le juge nécessaire.

Le paragraphe 12(2) stipule qu'une province ou un territoire peut obliger le Bureau à enquêter sur un fait à propos duquel il n'avait pas jugé nécessaire de le faire.

**Le sénateur Riley:** Ou un ministère?

**M. Wilkins:** Je vois ce que vous voulez dire; il y a les autres ministères des gouvernements provinciaux ou territoriaux.

**Le président:** Y a-t-il d'autres remarques à propos de l'article 12? S'il n'y en a pas, l'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Nous passerons maintenant à l'article 13.

**Le sénateur Riley:** Je voudrais revenir au paragraphe 12(3) qui stipule en partie que:

... Le présent paragraphe n'a toutefois pas pour effet d'empêcher un ministère d'enquêter à d'autres fins sur ce fait, ni la Gendarmerie royale du Canada d'enquêter sur le fait à toute fin ressortissant à ses pouvoirs d'enquête.

**M. Wilkins:** Quelle est votre question, sénateur?

**Le sénateur Riley:** J'aimerais savoir ce que veut dire au juste le passage suivant:

... d'empêcher... la Gendarmerie royale du Canada d'enquêter sur le fait à tout fin ressortissant à ses pouvoirs d'enquête.

**M. Wilkins:** Il a pour but d'autoriser la GRC à faire une enquête criminelle par opposition à une enquête circonstancielle.

**Le sénateur Riley:** Comme dans le cas d'un détournement d'avion?

**M. Wilkins:** Bien, si l'on soupçonnait qu'un avion qui s'est écrasé transportait des drogues illégales, il est clair que la GRC participait à toute forme d'enquête, mais pas en vue de dégager les causes de l'accident.

**Le président:** Pour la deuxième fois, l'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 13 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 14 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

[Text]

**The Chairman:** Shall Clause 15 carry?

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, that is a fairly long clause. This legislation will create a board to ensure safety, among other things, and states in subparagraph (f):

—to require a physician or other health practitioner to provide information concerning any of his patients—

Is there not likely to be an overlapping with the administration of Air Canada?

**Mr. Wilkins:** If you take as a case in point the Gimli incident, there was the potential of three different investigations arising: first, an internal investigation by Air Canada to help it determine why the incident occurred and whether its procedures or manuals were adequate or its employees had failed to perform the jobs that were properly their responsibilities; second, an investigation by the enforcement branch of the air administration of the department to determine whether air regulations had been violated or whether there had been procedural violations of the regulations laid down for carriers; and third, an investigation by the Aviation Safety Bureau—the accident investigators, if you will—to determine what the cause of the accident was.

The purposes in each case are different. The one thing that is overriding is that anything the first two do may not interfere with the conduct of the investigation by the Aviation Safety Bureau under the mandate established by the legislation. They have precedence, if you will.

**Senator Rowe:** Could there not have been an overlapping of interest? Let us take the simple example that comes to mind, the voice box recording. If there were an accident and the voice box was located, who would have control of that?

**Mr. Wilkins:** The Canadian Aviation Safety Board has control of the equipment. Nobody else may remove that without the permission of the board. The others may require access to it, and that would not unreasonably be denied to them, but somebody cannot go in and remove that equipment, take it away and deny it to the Aviation Safety Board. They have precedence.

**Senator Rowe:** That would apply not only to a black box.

**Mr. Wilkins:** To anything else.

**Senator Rowe:** Of course, what would be involved here would be the need for co-operation among the various agencies involved.

**Mr. Wilkins:** Clause 18(2) bears on the point of conflicting interest.

**Senator Rowe:** Yes.

**Mr. Wilkins:** In part that subclause says "... the requirements and interests of the board, subject to subsection (3) ... take precedence and are paramount to the extent of the conflict."

**Senator Rowe:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** In clause 15, subclause (f) could lead to a violation of professional secrecy. That subclause states:

[Traduction]

**Le président:** L'article 15 est-il adopté?

**Le sénateur Rowe:** Monsieur le président, c'est un assez long article. La Loi constituera un Bureau chargé d'assurer, entre autres, la sécurité et l'investit en vertu de l'alinéa 15(1)f) du pouvoir suivant:

—exiger d'un médecin ou autre professionnel de la santé ... les renseignements, relatifs à leurs patients ...

Ne risque-t-il pas d'y avoir recoupement avec l'administration d'Air Canada?

**M. Wilkins:** Si vous prenez comme cas d'espèce l'incident de Gimli à propos duquel trois enquêtes différentes pouvaient être faites: premièrement, l'enquête interne d'Air Canada pour déterminer les causes de l'incident, vérifier si ses pratiques ou ses manuels ont été appropriés ou si ses employés ont failli à la tâche qui normalement leur incombait; deuxièmement l'enquête du service de surveillance de l'administration des transports aériens du ministère pour déterminer si le règlement de l'air a été violé ou s'il y a eu des infractions de procédure au règlement auquel sont tenus les transporteurs; et troisièmement, l'enquête du Bureau canadien de la sécurité aérienne, chargé d'en enquêter sur l'accident, si vous voulez, pour en dégager les causes.

L'objet de la chacune de ces enquêtes est différent. Il n'y a qu'une obligation, que les deux premières n'empiètent pas sur celle du Bureau canadien de la sécurité aérienne d'après le mandat que lui confère la loi. Il a préséance, si vous voulez.

**Le sénateur Rowe:** N'aurait-il pas pu y avoir un recoupement d'intérêt? Prenons un exemple simple qui me vient à l'esprit, l'enregistrement pilotage. En cas d'accident, si l'on trouvait l'enregistrement pilotage, qui en aurait le contrôle?

**M. Wilkins:** Le Bureau canadien de la sécurité aérienne a le contrôle du matériel. Personne ne peut prendre l'enregistrement sans sa permission. Les autres peuvent demander d'y avoir accès, et cela ne leur serait pas refusé des motifs raisonnables, mais personne ne pourrait prendre possession de cet appareil aux dépens du Bureau de la sécurité aérienne. C'est lui qui a la priorité.

**Le sénateur Rowe:** Cela ne s'applique pas seulement à la boîte noire.

**M. Wilkins:** À n'importe quoi.

**Le sénateur Rowe:** Évidemment, ce qui est en cause ici, c'est la nécessité d'une collaboration entre les divers organismes conjoints.

**M. Wilkins:** Le paragraphe 18(2) porte sur les situations de conflit.

**Le sénateur Rowe:** Exact.

**M. Wilkins:** Il prévoit ceci: «Les situations de conflit ... sont, sous réserve du paragraphe 3 ... résolues dans le sens des exigences et des intérêts du Bureau.»

**Le sénateur Rowe:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** L'alinéa f) de l'article 15 pourrait entraîner une violation du secret professionnel. En effet, il prévoit ceci:

[Text]

(f) to require a physician or other health practitioner to provide information concerning any of his patients—

**Mr. Wilkins:** The physician is not required to do that, if the law of the province prohibits it.

**The Chairman:** Then he could be sued by his patient.

**Mr. Wilkins:** Theoretically, that is possible, but the medical information is important to the investigation of accidents, the large proportion of which, perhaps 85 to 90 per cent, are attributable to human error. Therefore, the state of health of the person who commits the error is relevant to the investigation of the accident. Mr. Royer would like to add something on this point.

**Mr. Royer:** The obligation for the physician to keep confidential the information he gets from his client is mainly based on contract law, although there are some rules of ethics for medical practitioners that somewhat sanction that. If you have a law, an act of Parliament or a law of the province where the physician is located, that permits the disclosure, surely there is no violation of the obligation by the physician.

**Senator Rowe:** For many years we have had situations where, when doctors have ascertained that a patient has venereal disease, they are obligated to report it to the proper authorities.

**Mr. Royer:** This is also the case in Ontario and Quebec, where a doctor finds a patient who is unfit to drive. The Minister of Transport has also received a recommendation from the Ontario Medical Association to require the reporting of persons found unfit to fly for medical reasons.

**Senator Riley:** If a doctor is called as a witness at a coroner's inquest, he has to divulge information.

**Mr. Royer:** Yes, because in all provinces, except Quebec, there is no medical privilege before a court. In Quebec, a coroner could not request a doctor to violate his medical secrets.

**The Chairman:** Subclause (g) of clause 15 states:

(g) to require such medical examinations of aircraft crew members—

Is that broad enough to cover a blood test for determining the presence of alcohol in the blood?

**Mr. Royer:** That is prohibited.

**Mr. Wilkins:** Clause 15(3) states:

No medical examination shall be made pursuant to paragraph 1(g) that involves surgery, perforation of skin or external tissue or the entry into the body of any drug or other foreign substance.

**Senator Rowe:** Are we not back to the point I raised under subclause (g)? It states:

(g) to require such medical examinations of aircraft crew members—

Surely Air Canada at this moment has certain regulations and requirements regarding medical examinations. The pilots who

[Traduction]

f) exiger d'un médecin ou un autre professionnel de la santé, . . . , les renseignements, relatifs à leurs patients,—

**M. Wilkins:** Le médecin n'est pas tenu de le faire si la loi provinciale l'interdit.

**Le président:** Il pourrait alors être poursuivi par son patient.

**M. Wilkins:** Théoriquement, c'est possible, mais l'information médicale est importante pour les enquêtes sur les accidents dont une grande proportion, peut-être de 85 à 90 pour 100, est attribuable à l'erreur humaine. Par conséquent, l'état de santé d'une personne qui commet une erreur est pertinent pour l'enquête sur un accident. M. Royer aimerait ajouter quelques mots sur cette question.

**M. Royer:** L'obligation pour le médecin de garder confidentielle une information qu'il obtient de son client est surtout fondée sur le droit des contrats, qu'il existe des règles d'éthique médicale qui sanctionnent cette obligation jusqu'à un certain point. Si vous avez une loi, qu'elle soit fédérale ou provinciale, qui permet au médecin de divulguer cette information, celui-ci n'agit certainement pas de façon illégale.

**Le sénateur Rowe:** Depuis de nombreuses années, nous avons des situations où, lorsque les médecins ont acquis la conviction qu'un patient souffre d'une maladie vénérienne, ils sont obligés d'en faire rapport aux autorités compétentes.

**M. Royer:** C'est également le cas en Ontario et au Québec, lorsqu'un médecin constate qu'un patient est incapable de conduire une automobile. Le ministre des Transports a également reçu une recommandation de l'*Ontario Medical Association* en vue de déclarer les personnes qui ne sont pas aptes à voler pour des raisons médicales.

**Le sénateur Riley:** Si un médecin est appelé comme témoin à une enquête du coroner, il doit divulguer l'information.

**M. Royer:** Oui, parce que dans toutes les provinces sauf le Québec, il n'y a aucun privilège médical devant un tribunal. Au Québec, un coroner ne peut contraindre un médecin à violer le secret médical.

**Le président:** L'alinéa g) de l'article 15 prévoit ceci:

g) exiger les examens médicaux de membres d'équipage—

Cette disposition est-elle assez générale pour comprendre un test sanguin visant à déterminer la présence d'alcool dans le sang?

**M. Royer:** C'est interdit.

**M. Wilkins:** Le paragraphe 15(3) prévoit en outre ceci:

Les examens médicaux visés à l'alinéa 1g) ne peuvent comporter ni intervention chirurgicale, ni perforation de la peau ou des tissus externes, ni pénétration de médicaments, drogues ou autres substances étrangères dans l'organisme.

**Le sénateur Rowe:** Ne revenons-nous pas au point que j'ai soulevé relativement à l'alinéa g)? Il prévoit ceci:

g) exiger les examens médicaux de membres d'équipage—

Il est certain qu'Air Canada a en ce moment des règlements et des exigences concernant les examens médicaux. Les pilotes



[Text]

flew our plane this morning have probably had to have a medical examination during the past six months under the jurisdiction of their employer, Air Canada.

**Mr. Wilkins:** That is required by government regulation.

**Senator Rowe:** So you have two bodies then who can force a man to have a medical examination. Air Canada can order routinely its pilots to have periodic examinations, but the very day or day after Air Canada's pilot has had that medical examination, this board can come along under subclause (g) and demand another medical examination.

**Mr. Wilkins:** That can only transpire, if the pilot has been involved in an incident. We are only dealing with the investigative powers of accident investigators. That is the context of clause 15. It is only if there is an accident, for the sake of discussion, that this power comes into play. In that event there could be a further medical examination required.

**Senator Rowe:** That could supersede Air Canada's order.

**The Chairman:** Coming back to the explanation that was given to me with respect to clause 15(g) regarding blood tests, you can take a blood test without surgery, perforation of the skin or external tissue or the entry into the body of any drug or any foreign substance.

**Mr. Wilkins:** I am not a medical expert.

**The Chairman:** For a blood test all you do is blow into a balloon.

**Mr. Wilkins:** That is not a blood test.

**The Chairman:** Yes, it is.

**Mr. Wilkins:** That is a breathalyzer test, not a blood test. that test is to determine the alcoholic content in the body.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Wilkins:** It is a question of semantics. If you can get at blood test that way, then that is permissible.

**The Chairman:** That was my question.

Are there any other questions on clause 15? Is clause 15 carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any questions on clause 16?  
Is clause 16 carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any questions on clause 17?  
Is clause 17 carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any questions on clause 18?

**Senator Rowe:** Clause 18(2) answers the point I raised earlier.

**Mr. Wilkins:** That is correct.

**The Chairman:** Is clause 18 carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

qui ont conduit notre avion ce matin ont probablement dû subir un examen médical durant les six derniers mois sous la supervision de leur employeur, Air Canada.

**M. Wilkins:** C'est obligatoire en vertu d'un règlement.

**Le sénateur Rowe:** Donc, vous avez deux organismes qui peuvent obliger une personne à subir un examen médical. Air Canada peut ordonner périodiquement à tous ses pilotes d'en subir un, mais le même jour ou le jour suivant, le Bureau de la sécurité aérienne peut exiger d'eux la même chose en vertu de l'alinéa g).

**M. Wilkins:** Cela ne peut se produire que si le pilote a été mis en cause dans un incident. Nous ne discutons ici que des pouvoirs des enquêteurs sur les accidents, dans le contexte de l'article 15. Ce n'est qu'en cas d'accident, pour les fins de la discussion, que ce pouvoir entre en jeu. Dans ce cas, donc, un nouvel examen médical pourrait être exigé.

**Le sénateur Rowe:** Qui pourrait annuler l'ordre d'Air Canada.

**Le président:** Pour revenir à l'explication qui m'a été donnée relativement à l'alinéa 15g) concernant les tests sanguins, vous pouvez effectuer ces tests sans intervention chirurgicale, ni perforation de la peau ou des tissus externes, ni pénétration de médicaments, drogues ou autres substances étrangères dans l'organisme.

**M. Wilkins:** Je ne suis pas médecin.

**Le président:** Pour un test sanguin, tout ce que vous avez à faire est de souffler dans un ballon.

**M. Wilkins:** Cela n'est pas un test sanguin.

**Le président:** Oui, c'est est un.

**M. Wilkins:** Il s'agit d'un test d'haleine et non d'un test sanguin. Il a pour but de déterminer le taux d'alcool dans l'organisme.

**Le président:** C'est exact.

**M. Wilkins:** C'est une question de sémantique. Si vous pouvez faire un test sanguin de cette façon, cela est permis.

**Le président:** C'était l'objet de ma question.

Y a-t-il d'autres questions sur l'article 15? L'article 15 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Y a-t-il des questions sur l'article 16?  
L'article 16 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Y a-t-il des questions sur l'article 17?  
L'article 17 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Y a-t-il des questions sur l'article 18?

**Le sénateur Rowe:** Le paragraphe 18(2) répond à la question que j'ai posée tout à l'heure.

**M. Wilkins:** Ça va.

**Le président:** L'article 18 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

[Text]

**The Chairman:** I turn now to clause 19 which mentions agreements with the Department of National Defence. Has the present board entered into an agreement with the Department of National Defence?

**Mr. Wilkins:** I do not believe they have one, but there is nothing to stop them from doing so. Do you have any formal agreements?

**Mr. K. Johnston, Director, Aviation Safety Bureau, Transport Canada:** We have no formal agreement with the Department of National Defence.

**Mr. Wilkins:** The reason for the specific mention of the Department of National Defence is because accidents involving defence aircraft are not covered by the board unless civilian aircraft or property are involved.

**Senator Riley:** There is nothing in this section that requires that agreements be entered into.

**Mr. Wilkins:** It is permissible.

**The Chairman:** What about a collision between civilian and military aircraft?

**Mr. Wilkins:** That would come under the jurisdiction of the board.

**The Chairman:** You do not need an agreement for a situation of that kind?

**Mr. Wilkins:** No.

**The Chairman:** Shall clause 19 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 20 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I turn now to clause 21.

**Senator Riley:** This touches upon the question raised by another witness at the last meeting. I believe it is a discretionary power of the board that a representative of the manufacturer or operator be allowed to be present during an investigation.

**Mr. Wilkins:** It is discretionary on the part of the board. It is normal practice now.

**Senator Riley:** There is nothing in the bill that provides that that be mandatory?

**Mr. Wilkins:** No.

**Senator Riley:** There would be no reason to exclude them or to prevent them from attending.

**Mr. Wilkins:** I think the dynamics of the investigation are to put some pressure on the board to include them in any serious accident, certainly.

**Senator Riley:** That is a qualification.

**Mr. Wilkins:** The manufacturer's representative is very familiar with the aircraft and can, conceivably, help the investigative team. Genly speaking, it is sensible for them to have a person there who understands what happened and can

[Traduction]

**Le président:** Je passe maintenant à l'article 19 qui mentionne les ententes avec le ministère de la Défense nationale. Le Bureau actuel a-t-il conclu une entente avec ce ministère?

**M. Wilkins:** Je ne pense pas, mais rien ne l'en empêche. Existe-t-il des ententes officielles?

**M. K. Johnston, directeur, bureau de la sécurité aérienne, Transports Canada:** Nous n'avons conclu aucune entente officielle avec le ministère de la Défense nationale.

**M. Wilkins:** S'il est particulièrement fait mention du ministère de la Défense nationale, c'est que les accidents mettant en cause les aéronefs de la Défense ne sont pas couverts par le Bureau à moins qu'un aéronef ou des biens civils ne soient également en cause.

**Le sénateur Riley:** Il n'y a rien dans cet article qui exige de conclure des ententes.

**M. Wilkins:** C'est permis.

**Le président:** Que se passe-t-il en cas de collision entre un aéronef civil et un aéronef militaire?

**M. Wilkins:** Le Bureau pourrait intervenir.

**Le président:** Avez-vous besoin d'une entente pour une situation de ce genre?

**M. Wilkins:** Non.

**Le président:** L'article 19 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 20 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je passe maintenant à l'article 21.

**Le sénateur Riley:** Il touche une question qui avait été soulevée par un autre témoin à la dernière réunion. Je crois que le Bureau a le pouvoir discrétionnaire d'autoriser un représentant du fabricant ou de l'exploitant à assister à une enquête.

**M. Wilkins:** C'est un pouvoir discrétionnaire du Bureau. La chose est maintenant devenue pratique normale.

**Le sénateur Riley:** Rien dans le projet de loi ne prévoit que cela est obligatoire?

**M. Wilkins:** Non.

**Le sénateur Riley:** Il n'y aurait aucune raison de les exclure ou de les empêcher d'assister à l'enquête.

**M. Wilkins:** Je pense qu'il est certain que la dynamique de l'enquête doit exercer des pressions sur le Bureau pour les inclure en cas d'accident grave.

**Le sénateur Riley:** C'est une question de compétence.

**M. Wilkins:** Le représentant du fabricant connaît très bien l'aéronef et il est évident qu'il peut aider l'équipe chargée de l'enquête. De façon générale, il est logique que cette dernière puisse recourir aux lumières d'une personne qui comprend ce

[Text]

quickly determine whether or not there is a fault in the aircraft which they should be worrying about.

**Senator Riley:** That is up to the board?

**Mr. Wilkins:** That is correct.

**The Chairman:** Is it also true that a representative or a claimant of a victim of an accident cannot be present at an investigation?

**Mr. Wilkins:** It is subject to the board's approval.

**Senator Riley:** Can he be?

**Mr. Wilkins:** Yes.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 21 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We come now to clause 22.

**Senator Riley:** You already carry out the provisions contained in subclause (2); is that not the case?

**Mr. Wilkins:** It is a fairly standard sort of practice, yes.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 22 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Are there any questions in regard to clause 23?

**Senator Riley:** Under sub-clause (2) the board shall "—send a copy of the draft report to any Minister or other person where, in the opinion of the Board, that Minister or other person has a direct interest in the findings of the Board—". That does not require the minister to make any information of the draft available to the public.

**Mr. Wilkins:** No, but there is an expectation of normal courtesy of the confidentiality of the draft report until it is finalized by the board and made public then. The purpose of this clause is to ensure that the interested parties in the investigation have an opportunity to review the reported draft and indicate to the board any instances of factual error, misstatement or whatever it might be. The board will take account of that as it chooses before it issues its final report.

It is a pretty customary practice in all sorts of reviews and investigations. The Auditor Gen does it with respect to his reports on a department, not with a view to our changing the report, but rather to indicating any instance of what we think is factual error or inappropriate conclusion before the report is finalized.

**The Chairman:** The clause says, "Minister or other person". Would that include counsel acting for a client?

**Mr. Wilkins:** It could, yes.

**Senator Riley:** It also says, "—in the opinion of the Board,—".

**Mr. Wilkins:** Yes.

**The Chairman:** Are there any other questions with regard to clause 23? Is it agreed that clause 23 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 24 shall carry?

[Traduction]

qui s'est produit et qui puisse déterminer rapidement s'il y a lieu de se préoccuper ou non d'un défaut de l'aéronef.

**Le sénateur Riley:** Cela incombe au Bureau?

**M. Wilkins:** C'est exact.

**Le président:** Est-il également exact qu'un représentant ou un demandeur d'une victime d'un accident ne peut assister à une enquête?

**M. Wilkins:** Il le peut, sous réserve de l'approbation du Bureau.

**Le sénateur Riley:** Il lui est donc possible d'être présent?

**M. Wilkins:** Oui.

**Le président:** Adoptons-nous l'article 21?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Nous passons maintenant à l'article 22.

**Le sénateur Riley:** Vous adoptez déjà les dispositions contenues au paragraphe (2), n'est-ce pas?

**M. Wilkins:** Oui, il s'agit de pratiques très courantes.

**Le président:** Adoptons-nous l'article 22?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Y a-t-il des questions au sujet de l'article 23?

**Le sénateur Riley:** En vertu du paragraphe (2), «avant de rendre définitif son rapport, le Bureau en adresse le projet à tout ministre ou autre personne qu'il estime directement intéressés». Cela n'oblige pas le ministre à rendre public des renseignements contenus dans le projet de rapport.

**M. Wilkins:** Non; il est prévu que le projet de rapport demeure confidentiel jusqu'à ce que le Bureau le mette définitivement au point et le rende public. Cet article a pour but de faire en sorte que les parties intéressées à l'enquête aient la possibilité d'examiner le projet de rapport et d'indiquer au Bureau tous les cas d'erreurs factuelles, lacunes de formulation ou autres. Le Bureau tient compte de ces observations à sa discrétion avant de déposer son rapport définitif.

Il s'agit d'une pratique très courante pour toutes sortes d'études et d'enquêtes. Le vérificateur général l'utilise pour ses rapports sur un ministère, non pour que nous y apportions des modifications mais plutôt pour relever tous les cas où nous pensons qu'il y a une erreur factuelle ou une conclusion erronée avant la version finale.

**Le président:** L'article dit: «—Tout ministre ou autre personne . . . ». Cela comprend-il l'avocat qui représente un client?

**M. Wilkins:** Oui, c'est possible.

**Le sénateur Riley:** L'article dit également en parlant du bureau «qu'il estime . . . ».

**M. Wilkins:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions en ce qui concerne l'article 23? L'adoptons-nous?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adoptons-nous l'article 24?



## [Text]

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 25 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** I now turn to clause 26.

**Senator Rowe:** I assume that clause 26 would include the black box since the black box would be part of the cockpit voice recordings?

**Mr. Wilkins:** It is a question of semantics or definition here, senator. The "cockpit voice recorder" is quite often referred to as the "black box." There might also be another black box called the "data recorder."

**Senator Rowe:** I appreciate that. It is my understanding that it also records any conversation that a pilot, for example, might have with an airport tower.

**Mr. Wilkins:** The cockpit voice recorder records all conversations from the cockpit to anybody. It has a 30-minute memory; it self-erases except for the last 30 minutes of the recording. What you have when the voice recorder is removed is the last 30 minutes of conversation.

**Senator Riley:** If there is anything on the recording of a personal nature—that is, anything apart from matters relating to the aircraft itself—it is privileged?

**Mr. Wilkins:** Yes, if, in the judgment of the board, it should be, the board has the power to render that judgment.

**Senator Rowe:** Subclause 26(2) states that every cockpit voice recording is privileged. Has that always been the case? Some years ago, when a DC-8 crashed at the Toronto airport, I remember that shortly afterwards I listened to the recording. Apparently there were no restrictions placed on it. That recording was publicized long before any inquiry was completed or any official report was made. I distinctly remember hearing that recording. I knew the captain and I was interested in that incident. You, yourself, might remember that the co-pilot said "I'm sorry" and the captain said "Don't worry about it," or words to that effect.

**Mr. Wilkins:** I do not have any particular recollection of that incident, senator, but you might well be right. I do not believe that there is any such legal restriction at the moment.

**Senator Rowe:** There will be, however, when this bill is passed?

**Mr. Wilkins:** Yes.

**The Chairman:** Are there any other questions with respect to clause 26?

**Senator Riley:** Subclause 26(5) states:

## [Traduction]

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adoptons-nous l'article 25?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Je passe maintenant à l'article 26.

**Le sénateur Rowe:** Je présume que l'article 26 comprendrait la «boîte noire» étant donné qu'elle fait partie de l'enregistrement du pilotage?

**M. Wilkins:** C'est une simple question de terminologie ou d'interprétation, monsieur le sénateur. «L'enregistreur pilotage» est communément appelé la «boîte noire». Cependant, un autre appareil, soit «l'enregistreur de données», peut également être désigné par le terme «boîte noire».

**Le sénateur Rowe:** C'est ce que j'ai cru comprendre. Par ailleurs, sauf erreur, je crois que cet appareil enregistre également toute conversation entre un pilote, par exemple, et la tour de contrôle de l'aéroport.

**M. Wilkins:** L'«enregistreur pilotage» enregistre toutes les conversations entre la cabine de pilotage et qui que ce soit. L'appareil est muni d'une mémoire de 30 minutes; l'enregistrement s'efface automatiquement à l'exception des 30 dernières minutes. Au moment de récupérer l'enregistreur, ce sont ces 30 minutes de conversation que vous entendez.

**Le sénateur Riley:** Si l'enregistrement comporte des détails de nature personnelle, c'est-à-dire qui ne concernent aucunement l'aéronef comme tel, ces renseignements sont-ils protégés?

**M. Wilkins:** Oui, si le Bureau est d'avis qu'ils doivent l'être. La question est laissée à la discrétion du Bureau.

**Le sénateur Rowe:** Le paragraphe 26(2) établit que tout enregistrement pilotage est protégé. En a-t-il toujours été ainsi? Il y a quelques années, lorsqu'un DC-8 s'est écrasé à l'aéroport de Toronto, je me souviens d'avoir pu écouter l'enregistrement peu de temps après. Apparemment, aucune restriction n'avait été posée. L'enregistrement avait été rendu public longtemps avant la fin de l'enquête ou la publication d'un rapport officiel. Je me souviens très bien d'avoir entendu cet enregistrement. Je connaissais personnellement le pilote et l'incident en question m'intéressait particulièrement. Vous vous souviendrez peut-être que le co-pilote avait dit: «Je regrette», ce à quoi le pilote lui avait répondu de ne pas s'inquiéter, ou quelque chose du genre.

**M. Wilkins:** Je ne me souviens pas de cet incident en particulier, monsieur le sénateur, mais vous avez sans doute raison. Je crois qu'aucune restriction n'était en vigueur à l'époque.

**Le sénateur Rowe:** L'adoption de ce projet de loi entraînerait donc l'application de telles restrictions?

**M. Wilkins:** Oui.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions au sujet de l'article 26?

**Le sénateur Riley:** Le paragraphe 26(2) se lit comme suit:

**[Text]**

The Board shall release any cockpit voice recording obtained under this Act to

(b) a coroner who requires access thereto for the purpose of an investigation he is conducting;

**The Chairman:** Have you any question in mind, Senator Riley?

**Senator Riley:** No.

**The Chairman:** Clause 26 is carried. We will proceed with clause 27.

**Senator Riley:** I am reminded of the "McElman incident" as we now call it. The conversation between air traffic control and the ground crew can be heard by the aircraft crew, is that correct? In the case recently described by Senator McElman, where a vehicle crossed in front of an aircraft, would the instructions issued by the air traffic controller be recorded in any way?

**Mr. Wilkins:** Your first supposition, senator, that the conversation between the air traffic controller and the ground vehicle would be heard by the pilot of the aircraft, is not necessarily correct. It would depend on whether they were operating on the same frequency, and I think they would not normally do so. Your second supposition is correct in that conversations between the air traffic controller and the crash fire rescue vehicle would be recorded.

**Senator Riley:** Where?

**Mr. Wilkins:** Such conversations would be recorded in the air traffic control tower or centre, as the case may be. All of the air traffic control directions and communications are recorded. Those recordings are kept in storage for a period of time. If there is no incident, they are kept for 30 days. If there is an incident, those recordings will be retained for a longer period of time and the recording of that particular incident would be reviewed. It was reviewed, in the case that you have mentioned, by the duty supervisor the next day with a view to determining whether the incident was serious and whether any further action was necessary, either in relation to procedural improvement or to discipline, perhaps, of the controller, of the driver of the rescue vehicle, or whomever.

**Senator Riley:** Why did you not hear about it until Senator McElman brought it up in committee? Why did the minister not hear about it until he received Senator McElman's letter?

**Mr. Wilkins:** We did not hear about it because the duty supervisor decided that it was not a serious matter and that no further action was necessary. The practice, normally, is to enter it into a reporting system which is set up to report that sort of thing. That report would have come to the department in due course, but it did not come up right away.

**[Traduction]**

Le Bureau est tenu de communiquer les enregistrements pilotage qu'il a obtenus en application de la présente loi:

b) aux coroners qui en font la demande pour leurs enquêtes;

**Le président:** Aviez-vous une question à poser, sénateur Riley?

**Le sénateur Riley:** Non.

**Le président:** L'article 26 est donc adopté. Nous passons maintenant à l'article 27.

**Le sénateur Riley:** Je me souviens de «l'incident McElman», comme nous l'appelons désormais. Toute conversation entre la tour de contrôle et le personnel au sol peut être entendue par l'équipage de l'aéronef, n'est-ce pas? Dans l'affaire qu'a récemment rapportée le sénateur McElman, concernant un véhicule qui avait traversé devant un aéronef, les instructions données par la tour de contrôle auraient-elles été enregistrées, d'une façon ou d'une autre?

**M. Wilkins:** Votre première hypothèse, monsieur le sénateur, voulant que la conversation entre la tour de contrôle aérien et le véhicule au sol puisse être entendue par le pilote de l'aéronef, n'est pas nécessairement juste. Cela dépend s'ils étaient branchés sur la même fréquence, et je crois que normalement ils ne l'auraient pas été. Quant à votre deuxième hypothèse, il est exact que les conversations entre la tour de contrôle et le véhicule de secours ont dû être enregistrées.

**Le sénateur Riley:** Où?

**M. Wilkins:** Une telle conversation aurait été enregistrée par la tour ou le centre de contrôle aérien, selon le cas. Toutes les instructions de la tour de contrôle aérien et les communications avec cette dernière sont enregistrées. Ces enregistrements sont conservés pendant une certaine période. Si aucun incident ne survient, le délai fixé est alors de 30 jours. Dans les cas d'incidents, les enregistrements sont conservés pendant une période prolongée, et l'enregistrement intéressant précisément l'incident est examiné. Dans l'affaire que vous avez mentionnée, l'enregistrement a été examiné par le surveillant de service le jour suivant, de manière à juger de la gravité de la situation et à prendre les mesures qui s'imposaient, le cas échéant, soit pour améliorer les procédures, soit pour user de discipline à l'égard du contrôleur, du conducteur du véhicule de secours, ou d'une autre personne.

**Le sénateur Riley:** Comment se fait-il que vous n'ayez pas entendu parler de l'incident avant que le sénateur McElman porte la question devant le Comité? Pourquoi le ministre n'avait-il pas eu vent de l'affaire avant de prendre connaissance de la lettre du sénateur McElman?

**M. Wilkins:** Nous n'en avons pas entendu parler parce que le surveillant de service avait jugé l'incident sans gravité et décidé qu'aucune mesure subséquente ne s'imposait. Généralement, la pratique consiste à noter l'incident dans le cadre d'un système servant au rapport de ce genre de choses. Le rapport est ensuite acheminé au ministère en temps voulu, mais pas immédiatement.



*[Text]*

In other words, a judgment was made at the time of the incident to the effect that it was not serious and that it did not require further reporting to headquarters. In retrospect, we decided that it should have been reported. However, it is not clear that it was serious. That matter is still under investigation.

**Senator Rowe:** Who made the judgment that it was not serious?

**Mr. Wilkins:** The duty supervisor in the air traffic control environment made that decision. I am not defending what happened one way or another; I am just explaining factually what did happen. That is the normal practice. The duty supervisor would have the incident brought to his attention. He would review it and would try to decide whether it was serious. If he decided that it was serious, then a certain series of events would follow on that decision. If the incident is not considered to be serious, it is sort of put away and forgotten about. There are all sorts of little things that happen every day around an airport, in the control of aircraft and ground vehicles, which are extremely minor, and there are others which are more serious.

**Senator Riley:** This was not a minor incident. It involved the potential destruction of the aircraft and the potential loss of the lives of the crew.

**Mr. Wilkins:** I believe that our view within the department is that it was more serious than the supervisor judged it to be, that it should have been reported and that it was not reported. Procedures have been put into place to correct that.

**Senator Riley:** All across the country?

**Mr. Wilkins:** Yes. Incidentally, I told Senator McElman last Wednesday, I believe, that, because the minister had requested a more detailed report on that incident, a reply to his letter had been delayed until completion of the investigation and the production of that report. I told Senator McElman that the minister would be communicating with him after receipt of that report. The minister has not received it yet. Senator McElman indicated, I believe, that he intended to distribute the reply to members of this committee and to other members of Parliament who were on the aircraft at the time.

**Senator Rowe:** I appreciate that you may not have the answer to this question, but I ask it simply out of curiosity. Did anyone else besides Senator McElman report the incident or launch a complaint?

**Mr. Wilkins:** I do not know that for a fact, senator. I believe that Senator McElman was given to understand by the pilot that the pilot had reported the incident. I am not sure about that. I am not aware whether the pilot did report it or whether anybody else reported it.

**Senator Riley:** Would you know if the pilot had or had not reported it?

**Mr. Wilkins:** I expect so.

*[Traduction]*

En d'autres termes, au moment de l'incident les responsables ont jugé l'incident sans gravité et n'ont pas cru bon de le signaler à l'administration centrale. En rétrospective, nous avons décidé qu'il y aurait eu lieu de faire un tel rapport. Toutefois, la gravité de la situation demeure incertaine et l'enquête à ce sujet se poursuit.

**Le sénateur Rowe:** Qui a jugé que l'affaire était sans gravité?

**M. Wilkins:** C'est le surveillant de service dans le secteur de la tour de contrôle aérien qui a pris cette décision. Personnellement, je ne veux aucunement me prononcer d'une façon ou d'une autre; je me borne simplement à exposer les faits. Les décisions prises étaient conformes aux règles; le surveillant de service a été mis au courant de l'incident. Il a ensuite examiné la situation et jugé de sa gravité. Eût-il jugé l'incident grave, une chaîne de réactions aurait alors été déclenchée. Par contre, lorsqu'un incident est jugé sans importance, il est plus ou moins écarté et oublié. Toutes sortes de petits incidents se produisent chaque jour dans un aéroport, en ce qui concerne le contrôle des aéronefs et des véhicules au sol; certains n'ont aucune importance et d'autres sont plus graves.

**Le sénateur Riley:** Il ne s'agit pourtant pas d'un incident mineur. Nous parlons ici d'une situation qui aurait pu entraîner la destruction d'un aéronef et le décès éventuel de membres de l'équipage.

**M. Wilkins:** Je crois que les responsables du ministère sont d'avis que l'incident était plus grave que ne l'avait jugé le surveillant, et que ce dernier aurait dû en faire rapport, ce qu'il n'a pas fait. Des mesures ont été adoptées pour rectifier cette situation.

**Le sénateur Riley:** Dans l'ensemble du pays?

**M. Wilkins:** Oui. Incidemment, comme je le déclarais mercredi dernier, je crois, au sénateur McElman, étant donné que le ministre a exigé un rapport détaillé sur l'incident, la réponse à sa lettre a dû être reportée à la fin de l'enquête, au moment de la publication du rapport. J'ai assuré le sénateur McElman que le ministre allait communiquer avec lui dès qu'il aurait reçu ce rapport. Le rapport n'a pas encore été présenté. Le sénateur McElman a fait savoir, je crois, qu'il avait l'intention de communiquer la réponse aux membres de ce comité et aux autres députés qui étaient à bord de l'aéronef à ce moment.

**Le sénateur Rowe:** Je comprends que vous ne puissiez peut-être pas répondre à cette question dans l'immédiat, mais je la pose par simple curiosité. L'incident a-t-il été rapporté par quelqu'un d'autre que le sénateur McElman, ou a-t-il fait l'objet d'autres plaintes?

**M. Wilkins:** Je ne peux pas vous le confirmer, sénateur. Je crois que le pilote a laissé entendre au sénateur McElman qu'il avait signalé l'accident. Je n'en suis pas certain. Je ne sais pas si le pilote a en fait signalé l'accident ou si quelqu'un d'autre l'a fait.

**Le sénateur Riley:** Pourriez-vous savoir si le pilote l'a signalé ou non?

**M. Wilkins:** Je l'espère.



[Text]

**Senator Riley:** Why would the supervisor review it the next day?

**Mr. Wilkins:** Because that is the practice. If something unusual happens, the supervisor is required to review the tapes and, if necessary, interview the people concerned and make a judgment on whether something further should be done. For example, it could have been an error on the part of the controller. He might have made a poor judgment, and that might reflect on the controller. The supervisor would want to know that and, if necessary, counsel him and perhaps discipline him. Equally, it might have been a mistake on the part of the driver of the fire truck, and the same thing would apply. The supervisor might want to counsel or discipline him. Either of those things is possible. He may simply have decided that it was inadvertent and nothing could be done by way of procedural correction that would prevent it from happening. Sometimes such things do happen. He may perhaps decide that some procedural correction is necessary. That is the reason why they review it.

**Senator Riley:** I will not pursue that any further.

**The Chairman:** Are you satisfied with the answer, senator? Subclause 6 says:

An air traffic control recording obtained under this Act shall not be used against any person referred to in subsection (1) in any criminal proceedings or, subject to any applicable collective agreement, in any disciplinary proceedings.

Why is the word "or" added to the subclause? I understand that in criminal proceedings this is correct, but why make it subject to collective agreements?

**Mr. Wilkins:** There is a provision in collective agreements, both in the agreement covering pilots with respect to the cockpit voice recorder and in the agreement between the air traffic controllers and their employer, the Government of Canada, with respect to air traffic control recordings, that they will not be used in disciplinary proceedings. The air lines and the pilots have consented to those clauses because we feel it facilitates respect for the recording procedure and for its use in trying to correct mistakes to enhance and improve aviation safety. If tapes were categorically to be used in disciplinary proceedings, you would find that controllers or pilots would be less frank in what they said. Pilots would switch off the voice recorder, which they can do in the cockpit, and so on, and controllers might erase the tapes, or something like that. This is written into collective agreements and we believe that it facilitates accident investigation and in the long run improves safety.

**Senator Riley:** Does not the black box turn on and off automatically?

**Mr. Wilkins:** The cockpit voice recorder can be controlled from the cockpit. It can be switched off.

**Senator Riley:** But automatically it is switched off?

[Traduction]

**Le sénateur Riley:** Pourquoi le surveillant l'examinerait-il le lendemain?

**M. Wilkins:** Parce que c'est l'usage. Si quelque chose d'inhabituel se produit, le superviseur est tenu d'examiner les enregistrements et, au besoin, d'interviewer les personnes en cause pour décider si d'autres mesures s'imposent. Par exemple, il aurait pu s'agir d'une erreur de la part du contrôleur. Il se peut que l'intéressé ait porté un mauvais jugement, et le contrôleur pourrait en subir les conséquences. Le superviseur chercherait à le savoir et, le cas échéant, lui donnerait des conseils ou prendrait des mesures disciplinaires à son égard. Il aurait pu s'agir par ailleurs d'une erreur de la part du conducteur du camion de pompiers, et il en aurait été de même alors. Le superviseur voudrait peut-être lui donner des conseils ou prendre des mesures disciplinaires contre lui. Les deux cas sont possibles. Il aurait pu tout simplement décider que l'incident s'était produit par inadvertance et qu'il ne pouvait prendre aucune mesure corrective pour empêcher la situation de se reproduire. Ces choses là arrivent. Il pourrait peut-être décider que des mesures correctives s'imposent. C'est pourquoi l'examen a lieu.

**Le sénateur Riley:** Je n'insisterai pas davantage.

**Le président:** Êtes-vous satisfait de la réponse, sénateur? Le paragraphe (6) stipule que:

En procédure criminelle ou, sous réserve de la convention collective applicable, dans le cadre de procédures disciplinaires, il ne peut être fait usage contre les personnes mentionnées au paragraphe (1) des enregistrements contrôlés obtenus en application de la présente loi.

Pourquoi le mot «ou» a-t-il été ajouté au paragraphe? J'en vois la justification en procédures criminelles, mais pourquoi parler des conventions collectives?

**M. Wilkins:** Les conventions collectives visant tant les pilotes que les contrôleurs aériens et leur employeur, le gouvernement du Canada, contient une disposition portant que les enregistrements pilotage et les enregistrements contrôle ne seront pas utilisés dans les procédures disciplinaires. Les compagnies aériennes et les pilotes se sont entendus sur ces dispositions parce que nous estimons qu'elles facilitent le respect de la procédure d'enregistrement et de son utilisation pour corriger les erreurs et améliorer la sécurité aérienne. Si les enregistrements étaient systématiquement utilisés dans le cadre des procédures disciplinaires, les contrôleurs et les pilotes ne s'exprimeraient pas aussi franchement. Les pilotes fermeraient l'enregistreur, ce qu'ils peuvent faire du poste de pilotage, et ainsi de suite, et les contrôleurs pourraient effacer les enregistrements, ou quelque chose du genre. Ces exigences sont prévues dans les conventions collectives et, à notre avis, elles facilitent les enquêtes sur les accidents, et à long terme, améliorent la sécurité.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que le début et la fin de l'enregistrement de la boîte noire n'est pas automatique?

**M. Wilkins:** L'enregistreur du poste de pilotage peut-être contrôlé du poste de pilotage. Il peut être fermé.

**Le sénateur Riley:** Mais est-ce qu'il ne se ferme pas automatiquement?

[Text]

**Mr. Wilkins:** The procedural requirement is that it should be on.

**Senator Riley:** Turned on by the pilot?

**Mr. Wilkins:** Yes, I presume so.

**Mr. Johnston:** There are different arrangements with different aircraft. Basically, it is on and the only way they can turn it off is by pulling the circuit breaker.

**The Chairman:** Regarding the facility for switching the recording on and off, in a criminal court could the pilot not be accused of destroying evidence?

**Mr. Wilkins:** Mr. Johnston has reminded me of a point for clarification. I said earlier that he could switch it off. I did not mean to imply that there was a switch. He is able to trip the circuit breaker if he wishes.

**The Chairman:** If he did, he could be accused of destroying evidence—almost like an accomplice after the fact.

**Mr. Wilkins:** If the pilot argued that the circuit breaker tripped by itself, it would be difficult to prove him wrong.

**Senator Riley:** If a circuit breaker were tripped, would it not have a damaging effect on the machinery?

**Mr. Wilkins:** No. It is just like unscrewing a fuse.

**Senator Rowe:** Why would a pilot or co-pilot turn it off?

**Mr. Wilkins:** I should make it clear that normally they do not. Pilots are as interested in safety as anyone else and they realize that there is always the possibility of something happening that might require investigation, and the voice recorder and the data recorder, and any of those devices, help to ascertain what happened.

**Senator Riley:** To his advantage.

**Mr. Wilkins:** I could hypothesise that, if a pilot wanted to converse about dinner in town last night, or something like that, and he did not want it recorded, he might switch it off. You have me on a topic that I am not comfortable with, because it is my experience that pilots do not do that. They respect the importance of the instrumentation and their only concern as a group is that recordings should not be used against them in disciplinary cases, and the carriers have agreed to that.

**Senator Petten:** I have a question on this subject. If the black box was turned off and five or ten minutes later an accident occurred, is there any way of determining how long the box had been off?

**Mr. Wilkins:** Perhaps I could ask Mr. Johnston to reply to that question, as he is the technical expert.

**Mr. Johnston:** Generally speaking, yes, you can tell, because the recording within the recorder moves at a known, predetermined rate, and the time the airplane originally leaves the

[Traduction]

**M. Wilkins:** La procédure exige qu'il soit ouvert.

**Le sénateur Riley:** Par le pilote?

**M. Wilkins:** Oui, j'imagine.

**M. Johnston:** Cela dépend des avions, mais essentiellement, il est en marche, et le seul moyen de l'arrêter est d'appuyer sur le disjoncteur.

**Le président:** Au sujet de la possibilité de mettre l'enregistrement en marche et de l'arrêter, est-ce que le pilote ne pourrait pas être accusé d'avoir détruit des preuves dans des poursuites au criminel?

**M. Wilkins:** Monsieur Johnston m'a rappelé un point à préciser. J'ai dit plus tôt qu'il pouvait l'arrêter. Je ne voulais pas dire qu'il y avait un commutateur. Il peut déclencher le disjoncteur s'il le veut.

**Le président:** S'il le faisait, il pourrait être accusé d'avoir détruit des preuves, presque comme un complice par assistance.

**M. Wilkins:** Si le pilote prétend que le disjoncteur s'est déclenché de lui-même, il serait difficile de prouver qu'il a menti.

**Le sénateur Riley:** Si un disjoncteur était déclenché, est-ce que cela ne causerait pas des dommages au matériel?

**M. Wilkins:** Non. C'est comme si on dévissait un fusible.

**Le sénateur Rowe:** Pourquoi un pilote ou un copilote le fermerait-il?

**M. Wilkins:** Je dois établir clairement qu'en temps normal, ils ne le font pas. Les pilotes se préoccupent de la sécurité autant que quiconque; ils savent qu'il peut toujours se produire quelque chose qui donnera lieu à une enquête; et l'enregistreur, la boîte noire et tout autre appareil permettent de découvrir ce qui s'est passé.

**Le sénateur Riley:** A son avantage.

**M. Wilkins:** Je suppose que si un pilote voulait parler de son dîner de la veille en ville ou quelque chose du genre, et qu'il ne voulait pas que ce soit enregistré, il pourrait arrêter l'enregistrement. Je ne suis pas certain de ce que j'avance, parce que d'après mon expérience, les pilotes ne font pas cela. Ils sont conscients de l'importance des instruments et tout ce qui les préoccupe en tant que groupe, c'est que les enregistrements ne soient pas utilisés contre eux dans les procédures disciplinaires, et les transporteurs sont d'accord là-dessus.

**Le sénateur Petten:** J'ai une question à poser à ce sujet. Si l'enregistrement de la boîte noire est arrêté et qu'un accident se produit cinq ou dix minutes plus tard, est-il possible de déterminer depuis quand il l'a été?

**M. Wilkins:** Je pourrais peut-être demander à M. Johnston de répondre à cette question, étant donné que c'est lui le spécialiste des questions techniques.

**M. Johnston:** En général, oui, on peut le faire, parce que l'enregistrement se fait à un rythme prédéterminé qui est connu. Le moment où l'avion a décollé peut être établi et on



[Text]

ground can be established and you can work forward from there. So it would not be difficult to tell when it quit working.

**Senator Petten:** It is rather like a complicated tape recorder. It has numbers on it, showing, for example, eight minutes, ten minutes or whatever. I know I am over simplifying it.

**Mr. Johnston:** Generally speaking, that is what it is. Regarding the point about turning off the cockpit voice recorder on purpose, when the Air Canada airplane ran off the runway at Rouyn the other week it was at night, and it was important to keep the lights on in the cabin while they evacuated the passengers. If they did not pull the circuit breaker and stop the recording, the recording would have erased itself during the time that the airplane was being evacuated and everything was being secured. So the pilots pulled it to protect the information concerning that incident. Sometimes it is needed to protect the information.

**Senator Rowe:** Those of us who have had to do a great deal of travelling over the years have learned to develop a healthy respect for the abilities and efficiency of Air Canada's pilots. I have travelled most of the world's airlines and I will take Air Canada first.

**Senator Riley:** What about EPA?

**Senator Rowe:** I would take Air Canada first.

**The Chairman:** Shall clause 27 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 28 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 29 carry?

**Senator Rowe:** Subclause 29(3) refers to a voluntary reporting system. Would you elaborate on that, please.

**Mr. Wilkins:** In making his report, Mr. Justice Dubin was struck by a practice that exists in the United States of voluntary and anonymous incident reporting. It is a system funded by the Federal Aviation Administration but administered by the National Aeronautics Establishment. The system affords an opportunity to anyone—for example, a pilot—to report a practice or procedure he thinks is inadequate or detrimental to the interests of safety. The pilot could report the absence of a navigational aid or its technical inadequacy—or something of that sort—without revealing his identity.

**Senator Rowe:** Would that also include such things as inebriation on the part of crew members?

**Mr. Wilkins:** Yes. There is a form and a mailing envelope available. This system allows the National Transportation Safety Board or the CASB to analyze those reports and decide whether action is required. The study was done by the air administration part of the department at the request of the advisory committee which I chaired. We concluded that Judge Dubin's idea was a good one and should be implemented, but

[Traduction]

peut calculer à partir de là. Il n'est pas difficile de dire quand l'enregistrement s'est arrêté.

**Le sénateur Petten:** Il s'agit en fait d'un magnétophone compliqué. Il comporte des chiffres indiquant, par exemple, huit minutes, dix minutes ou quoi que ce soit. Je sais que je simplifie trop les choses.

**M. Johnston:** En général, c'est bien de cela qu'il s'agit. Pour ce qui est d'arrêter délibérément l'enregistreur de voix de cockpit, lorsque l'appareil d'Air Canada a quitté la piste à l'aéroport de Rouyn l'autre semaine, c'était pendant la soirée et il importait de garder les lumières allumées dans la cabine tandis qu'on évacuait les passagers. Si on n'avait pas actionné le coupe-circuit et arrêté l'enregistreur, celui-ci aurait effacé l'enregistrement pendant qu'on évacuait les passagers et qu'on prenait toutes les mesures de sécurité. Ainsi, les pilotes ont actionné le coupe-circuit pour protéger l'information déjà enregistrée au sujet de l'incident. Il est parfois nécessaire de protéger cette information.

**Le sénateur Rowe:** Ceux d'entre nous qui ont été amenés à voyager beaucoup dans le passé en sont venus à éprouver un grand respect envers les pilotes d'Air Canada en raison de leur compétence et de leur efficacité. J'ai voyagé par presque toutes les compagnies aériennes du monde et je préfère Air Canada à toutes les autres.

**Le sénateur Riley:** Même la compagnie E.P.A.?

**Le sénateur Rowe:** Je préfère Air Canada.

**Le président:** L'article 27 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 28 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 29 est-il adopté?

**Le sénateur Rowe:** Au paragraphe 29(3), on parle des renseignements fournis de façon facultative. Pourriez-vous nous expliquer ce système, s'il vous plaît?

**M. Wilkins:** Lorsqu'il a rédigé son rapport, le juge Dubin a été surpris par une pratique qui a cours aux États-Unis et qui consiste à fournir de façon facultative et anonyme des renseignements sur les accidents d'avion. Ce système est financé par la Federal Aviation Administration, mais il est administré par la National Aeronautics Establishment. Il fournit l'occasion à quiconque, un pilote, par exemple, de faire un rapport sur une pratique ou une procédure qui à son avis laissent à désirer ou qui sont contraires à la sécurité ou encore l'absence de tel ou tel instrument de navigation ou son insuffisance sur le plan technique, et ce sans avoir à révéler son identité.

**Le sénateur Rowe:** Pourrait-il s'agir de choses comme l'état d'ébriété chez des membres de l'équipage?

**M. Wilkins:** Oui. On fournit à cette fin des formules et des enveloppes postales. Ce système permet au Bureau canadien de la sécurité aérienne d'analyser les rapports et de voir si des mesures s'imposent. L'étude a été effectuée par l'Administration canadienne des transports aériens du ministère à la demande du comité consultatif que je présidais. Nous en sommes venus à la conclusion que l'idée du juge Dubin était



[Text]

that the incident reporting system should also encompass that reporting which is mandatory on carriers—things which they are required by regulation to report to the air administration—so that the CASB would have available to it both sets of data for analysis and determination as to whether action should be taken or recommendations made that would enhance safety. An extensive study was done on the subject in consultation with all facets of the aviation industry, including the employee's associations and so on. A recommendation was made as to how the system could be developed, and the administrative work is well advanced. This portion of the act is intended to cover that particular reporting system.

**The Chairman:** Shall clause 29 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 30 carry?

**Senator Riley:** Is there any difference between this clause and similar clauses in other legislation?

**Senator Wilkins:** Certainly it is similar to provisions in other bills. I cannot say that it is the same.

**Senator Riley:** What about counsel?

**Mr. Royer:** There is no difference in format. There could be certain powers not included in this legislation which are found in other acts, but the format and power found in most regulations and statutes passed by Parliament are the same.

**The Chairman:** Shall the clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 31 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 32 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 33 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 34 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 35 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 36 carry?

**Senator Riley:** What does section 8 of the Aeronautics Act refer to?

**Mr. Wilkins:** I think it has to do with investigation.

**Mr. Johnston:** That is the section that permits the Minister of Transport to call a public inquiry; it is the very section that was used for the inquiry at Gimli.

**The Chairman:** Shall the clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

bonne et qu'on devait y donner suite, mais que le système de renseignement sur les incidents devait également inclure les rapports que les transporteurs sont obligés de faire en vertu des règlements à l'Administration canadienne des transports aériens, de manière à ce que le Bureau canadien de la sécurité aérienne reçoive des deux sources des données à partir desquelles il puisse analyser chaque sujet et déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures ou de faire des recommandations pour accroître la sécurité aérienne. Une étude exhaustive a été faite à ce sujet en consultation avec tous les éléments de l'industrie aérienne, y compris les associations d'employés. On a fait une recommandation sur la façon de perfectionner le système et d'en faciliter l'administration. Cette disposition de la loi s'applique à ce système de renseignements.

**Le président:** L'article 29 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 30 est-il adopté?

**Le sénateur Riley:** Y a-t-il une différence entre cet article et des articles semblables d'autres lois?

**Le sénateur Wilkins:** Il ressemble beaucoup à des dispositions semblables d'autres projets de lois, mais je ne peux pas dire que ce soit le même.

**Le sénateur Riley:** Qu'en dit le conseiller juridique?

**M. Royer:** Il n'y a aucune différence quant à la forme. Certains pouvoirs pourraient ne pas avoir été prévus dans ce projet de loi tout en l'étant dans d'autres lois, mais l'article est identique à la plupart des règlements et des lois adoptés par le Parlement quant à la forme et à l'étendue des pouvoirs conférés.

**Le président:** Cet article est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 31 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 32 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 33 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 34 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 35 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 36 est-il adopté?

**Le sénateur Riley:** De quoi parle l'article 8 de la Loi sur l'aéronautique?

**M. Wilkins:** Je ne peux répondre à votre question, mais je crois qu'il porte sur les enquêtes.

**M. Johnston:** C'est l'article qui autorise le ministre des Transports à instituer des enquêtes publiques. C'est en vertu de cet article qu'on a ordonné l'enquête sur l'incident de Gimli.

**Le président:** Cet article est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

## [Text]

**The Chairman:** Shall clause 37 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 38 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 39 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 40 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 41 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 42 carry?

**Senator Riley:** We have glossed over these clauses rather quickly. What clauses of this bill, other than the one which deals with explosives, cover the carriage of dangerous goods, or is that covered only by regulations under the Transportation of Dangerous Goods Act?

**Mr. Wilkins:** I think clause 43 is the only one.

**The Chairman:** Does the clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 43 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 44 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Riley:** There is one question I would like to ask. Is Mr. Carr the gentleman who was working on the motors the other day when we were out at the lab?

**Mr. Wilkins:** No, he is not.

**Senator Riley:** Then I will ask my question of Mr. Johnson. I am speaking of the flush pump motors.

I have read since that day that your counterpart in the United States, the National Transportation Safety Board, has recommended the use of smoke detectors in washrooms. I do not know if the safety board has issued any order or not.

**Mr. Johnson:** What was reported in the press was not the full text of the board recommendation. As I remember it, the full text of the recommendation made to the Federal Aviation Administration was that it undertake research with a view to developing standards for smoke detectors for use in washrooms in order that they could be installed in transport category aircraft as soon as possible.

**Senator Riley:** Then the press report was taken out of context?

**Mr. Johnston:** It was so abbreviated that it was not really possible to understand what was said.

**Senator Rowe:** Have there been any decisions in respect of Air Canada on this matter? I got the impression that Air Canada planned to put smoke detectors in the washrooms of its aircraft.

## [Traduction]

**Le président:** L'article 37 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 38 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 39 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 40 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 41 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 42 est-il adopté?

**Le sénateur Riley:** Nous sommes passés sur ces dispositions assez vite. Quels articles du projet de loi, mis à part celui qui traite des explosifs, portent sur le transport des marchandises dangereuses, ou ce sujet n'est-il abordé que dans les règlements pris en vertu de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses?

**M. Wilkins:** Je pense que l'article 43 est le seul.

**Le président:** L'article est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 43 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'article 44 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Riley:** J'aimerais poser une question. Est-ce M. Carr qui travaillait aux moteurs l'autre jour lorsque nous avons visité le laboratoire?

**M. Wilkins:** Non, ce n'est pas lui.

**Le sénateur Riley:** Je poserai donc ma question à M. Johnson. Je veux parler des moteurs à pompe à vidange.

J'ai lu depuis que votre pendant américain, le *National Transportation Safety Board*, a recommandé d'installer des détecteurs de fumée dans les toilettes. J'ignore si cet organisme a émis ou non un ordre en ce sens.

**M. Johnson:** Le compte rendu de la presse ne reproduisait pas intégralement sa recommandation. Pour autant que je me souviens, le texte intégral recommandait à la *Federal Aviation Administration* d'entreprendre des recherches en vue d'établir des normes relatives aux détecteurs de fumée destinés aux toilettes afin qu'on puisse en installer le plus tôt possible dans les avions commerciaux.

**Le sénateur Riley:** Le communiqué de presse a donc été fait hors contexte?

**M. Johnston:** Il était tellement abrégé qu'on ne pouvait pas vraiment comprendre de quoi il retournait.

**Le sénateur Rowe:** A-t-on pris une décision concernant la société Air Canada à cet égard? J'ai cru comprendre qu'Air Canada prévoit installer des détecteurs de fumée dans les toilettes de ses aéronefs.

## [Text]

**Mr. Johnston:** I do not know where you received that impression, senator. I believe everyone in the industry would be very happy to put smoke detectors in aircraft, if specifications could be developed for smoke detectors that would be reliable when used in aircraft. They were tried in the A-300 aircraft manufactured in France and operated by Eastern Airlines. After a short period of time the detectors were disconnected because there had been so many false alarms. It would seem that technology has not brought us to the point where we think it should be able to bring us. Notionally, it seems like a simple matter to make a smoke detector. However, the engineering of such a detector has defied those who have tried to make one that will work in the environment of an airplane.

**Senator Riley:** Because of that press story the public is now under the impression that there will be smoke detectors in all these washrooms on aircraft. Do you agree with that?

**Mr. Johnston:** Yes. I think that impression was created by that press release.

**Senator Riley:** That will cause some trouble for the traveling public, will it not?

**Mr. Wilkins:** Yes, it will. Someone will come along and ride an aircraft and wonder why it does not have a smoke detector in the washroom.

**Senator Riley:** And they will want to get off—not after it's off the ground, of course.

**Senator Rowe:** What airline did you say that was?

**Mr. Johnston:** Eastern Airlines.

**Senator Rowe:** In all its planes?

**Mr. Johnston:** No, just on the A-300 airbus, which is manufactured in France.

**The Chairman:** Before I entertain an adjournment motion, I am informed by the clerk of the committee that clause 4 was recorded as having been carried. That is not the case; it has simply been delayed until the next meeting of this committee which is tomorrow afternoon.

After we have dealt with clause 4, which should not take too long, I hope, we will meet *in camera* in order to draft a report.

**Senator Rowe:** Prior to that, however, will there be some consultation with the drafters of the bill?

**The Chairman:** Yes. I have asked the clerk to arrange to have the drafters here.

**Senator Riley:** And you will bring to the attention of the drafters the words "et" and "ou"—the words "and" and "or"?

**The Chairman:** That is part of that particular clause.

**Mr. Wilkins:** We will try to contact the draftsman for you, if you like, Mr. Chairman, and arrange for him or her to be here.

**Senator Riley:** Will it be necessary for us to subpoena him?

## [Traduction]

**M. Johnston:** Je ne sais pas d'où vous tenez cette impression, sénateur. Tous ceux de l'industrie seraient certainement heureux de voir des détecteurs de fumée installés dans les avions, si des spécifications pouvaient être élaborées afin de permettre l'utilisation de détecteurs de fumée fiables dans les aéronefs. On en a installés dans les avions A-300 fabriqués en France et exploités par la société Eastern Airlines. Après une brève période, les détecteurs ont dû être débranchés à cause de nombreuses fausses alertes. Nos connaissances techniques dans ce domaine n'ont apparemment pas atteint un niveau satisfaisant. Théoriquement, la fabrication d'un détecteur de fumée semble simple. Toutefois, on n'a pas encore réussi à concevoir un détecteur qui soit bien adapté aux conditions qui prévalent dans un aéronef.

**Le sénateur Riley:** A cause de cet article de presse, le public a maintenant l'impression que toutes les toilettes d'avions seront dotées de détecteurs de fumée. Êtes-vous du même avis?

**M. Johnston:** Oui. Je pense que c'est l'impression qui ressort de l'article de presse.

**Le sénateur Riley:** Cela ne risque-t-il pas de causer de l'inquiétude au sein du public?

**M. Wilkins:** Certainement. Tôt ou tard, des passagers se demanderont pourquoi les toilettes ne sont pas équipées de détecteurs de fumée.

**Le sénateur Riley:** Et ils voudront descendre de l'avion—pas après le décollage, bien sûr.

**Le sénateur Rowe:** De quelle société aérienne parlez-vous?

**M. Johnston:** Eastern Airlines.

**Le sénateur Rowe:** Dans tous ses avions?

**M. Johnston:** Non, seulement sur l'airbus A-300 qui est fabriqué en France.

**Le président:** Avant que j'autorise une motion d'ajournement, le greffier du Comité m'informe que l'article 4 est inscrit comme ayant été adopté. Ce n'est pas le cas; l'adoption a tout simplement été reportée à la prochaine séance du comité qui doit avoir lieu demain après-midi.

Après l'étude de l'article 4, qui ne devrait pas être trop longue, nous nous réunirons à huis clos pour rédiger un rapport.

**Le sénateur Rowe:** Avant cela toutefois, consulterons-nous les rédacteurs du projet de loi?

**Le président:** Oui. J'ai demandé au greffier de prendre les dispositions pour faire venir les rédacteurs.

**Le sénateur Riley:** Et vous attirerez leur attention sur les mots «et» et «ou»—les mots «and» et «or»?

**Le président:** Cela fait partie de cet article.

**M. Wilkins:** Nous tenterons de contacter le rédacteur pour vous si vous voulez, monsieur le président et obtenir qu'ils viennent ici.

**Le sénateur Riley:** Faudra-t-il lui envoyer une assignation à comparaître?



[Text]

**Mr. Wilkins:** I hope not. However, the draftsmen do not work for my department. I do not know how available they are; however, I am sure they would be willing to come.

**Senator Riley:** If they are reluctant to come, then you can tell them we have the power to subpoena them.

**The Chairman:** Since the Senate is not sitting tomorrow, we will have the whole afternoon to ourselves. Anyway, even if we had adopted the report this evening, it would not have gone before the house until Thursday. So we might as well clear up this point while we can.

I wish to thank M. Johnston, Mr. Royer, Mr. Wilkins and Mr. Carr for their presence here this evening. We hope they will be with us tomorrow.

The committee adjourned.

Ottawa, Wednesday, November 2, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-163, to establish the Canadian Aviation Safety Board and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 2 p.m. to consider the bill.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** For those who were not at the meeting last evening, subclause 4(3) was not carried because there was a general consensus among those present that the French text does not correspond to the English text. The English version reads:

A member shall be appointed to hold office during good behaviour for a term not exceeding seven years in the case of a full-time member or five years in the case of a part-time member, but may be removed by the Governor in Council for cause.

The French text reads:

Les membres sont nommés, à titre inamovible, pour un mandat maximal de sept ans, dans le cas des membres à temps plein, et de cinq ans dans celui des membres à temps partiel, sous réserve de révocation motivée par le gouverneur en conseil.

The difference is that in the English text it says, "to hold office during good behaviour" whereas in the French text the word "inamovible" is used which translates in English, "cannot be removed". At the end of the subclause in both languages it says that the individual may be removed by Governor in Council. I think there is an important difference between the two texts. One must read the English text to get the real meaning of the French text. That is why the subclause was not carried last night but was left for further consideration today.

We have with us as witnesses Mr. T. Wilkins, Associate, Deputy Minister for Transport Canada, Mrs. Louise Courtemanche-Willis, Legal-drafter, Mr. Raymond du Plessis, Law Clerk and Parliamentary Counsel to the Senate and Mr. Paul Royer, Legal Counsel for Transport Canada.

[Traduction]

**M. Wilkins:** J'espère que non. Toutefois, les rédacteurs ne travaillent pas pour mon ministère. Je ne sais pas dans quelle mesure ils sont disponibles; néanmoins, je suis sûr qu'ils seront disposés à venir.

**Le sénateur Riley:** S'ils hésitent, vous pourrez leur dire que nous avons le pouvoir de les citer à comparaître.

**Le président:** Étant donné que le Sénat ne siège pas demain, nous aurons tout l'après-midi libre. De toute façon, même si nous avions adopté le rapport ce soir. Il ne serait pas déposé à la Chambre avant jeudi. Nous pourrions donc régler cette question pendant que nous le pouvons.

Je désire remercier MM. Johnston, Royer, Wilkins et Carr de leur présence ce soir. Nous espérons les revoir demain.

La séance est levée.

Ottawa, le mercredi 2 novembre 1983

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été référé le projet de loi C-163, Loi constituant le Bureau canadien de la sécurité aérienne et modifiant d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier ledit projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** J'informe ceux qui étaient absents hier soir, que le paragraphe 4(3) n'a pas été adopté parce que, de l'avis général, la version française ne correspond pas à la version anglaise. Cette dernière s'énonce ainsi:

A member shall be appointed to hold office during good behaviour for a term not exceeding seven years in the case of a full-time member or five years in the case of a part-time member, but may be removed by the Governor in Council for cause.

Ici, par contre, la version française:

Les membres sont nommés, à titre inamovible, pour un mandat maximal de sept ans, dans le cas des membres à temps plein, et de cinq ans dans celui des membres à temps partiel, sous réserve de révocation motivée par le gouverneur en conseil.

La différence provient de ce que le texte anglais dit: «to hold office during good behaviour», tandis que le texte français emploie le terme «inamovible» qui, en anglais signifie, «cannot be removed». A la fin du paragraphe, on peut lire, dans les deux langues, que le membre nommé peut faire l'objet d'une révocation motivée par le gouverneur en conseil. Il existe je crois une différence importante entre les deux versions. Il faut lire la version anglaise pour saisir exactement la portée du texte français. C'est pourquoi il nous faut reprendre aujourd'hui l'étude de ce paragraphe qui n'a pas été adopté hier soir.

Nous accueillons aujourd'hui les témoins suivants: M. T. Wilkins, sous-ministre adjoint de Transports Canada, M<sup>me</sup> Louise Courtemanche-Willis, rédactrice juridique, M. Raymond du Plessis, légiste et conseiller parlementaire du Sénat et enfin, M. Paul Royer, conseiller juridique de Transports Canada.

## [Text]

**Senator Riley:** Mr. Chairman we also have the problem with the "ou" and "et" and the comma.

**The Chairman:** I think that is a printing error in the French version. You are referring to the comma following "temps plein".

Mr. Wilkins, you have had an opportunity to discuss this matter with your drafting staff. Please proceed.

**Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister, Transport Canada:** Mr. Chairman, I do not wish to be the explainer of the drafting process. For that purpose there are two people with me, Mr. Gérard Bertrand, Senior Counsel, Department of Justice, who is in charge of the drafting program, and Madame Louise Courtemanche-Willis, who is the drafter of this bill. Mr. Bertrand might wish to give a general explanation of the process that is followed and then Madame Courtemanche-Willis will explain the rationale involved in the use of the particular terminology in the French version of the particular subclause involved. I invite Mr. Bertrand to say a few words first.

**Mr. Gérard Bertrand, Q.C., Chief Legislative Counsel, Legislation Section, Department of Justice:** Thank you very much, Mr. Chairman. My intervention will be brief because Madame Courtemanche-Willis is a very able and competent drafter. We try very hard when drafting legislation, especially new legislation, to get away, if at all possible, from the concept of literal translation, using rather the basic principle that drafting legislation in a situation of official bilingualism is best done by conveying in the two official languages the same concept behind the applicable section but stating it in conformity with the genus of each language. As a result of using this official approach, we might, at times, be inclined to see differences between two texts that might not be there if we had a close look at them and read them as if one were unilingual French or English rather than reading them in a literal way and then interpreting them, first of all, according to the context of where the section is found and then within the context of the part, the section and the whole of the bill, which is the normal way of interpreting statutes.

This said, I find it very difficult to appear here for the purpose of contradicting such an expert in the legal field as your chairman, who has had much experience in the practice of law and as a member of both Houses of Parliament. Since this is a very formidable task I will ask Madame Courtemanche-Willis to answer any questions you might have.

**Mme Louise Courtemanche-Willis, conseiller législatif, Section de la législation, Ministère de la Justice:** Monsieur le président, j'ai consulté les précédents. J'ai trouvé dans la Loi sur l'immigration de 1976 l'exemple parfait, si je peux me permettre cette expression, de la situation que nous rencontrons aujourd'hui dans cet article. Je vous en ferai la lecture en anglais et en français:

... continues in office as a member of the Board and shall hold such office during good behaviour but may be removed by the Governor in Council for cause.

Dans la version française, on dit:

## [Traduction]

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, le «or» et le «et» ainsi que la virgule nous posent aussi un problème.

**Le président:** C'est, je crois, une erreur d'impression dans la version française. Vous parlez de la virgule juste après l'expression «temps plein».

M. Wilkins, vous avez eu l'occasion d'en discuter avec votre personnel, veuillez donc poursuivre.

**M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint, Transports Canada:** Monsieur le président, je ne tiens pas à vous expliquer le processus de rédaction, car je me suis fait accompagner à cette fin, de deux personnes M. Gérard Bertrand, premier conseiller législatif du ministère de la Justice, qui est chargé du programme de rédaction législative et Mme Louise Courtemanche-Willis, rédactrice du présent projet de loi. M. Bertrand vous donnera une idée générale du processus de rédaction et Mme Courtemanche-Willis vous justifiera ensuite le texte français du paragraphe en cause. M. Bertrand, vous avez la parole.

**M. Gérard Bertrand, c.r., premier conseiller législatif, Section de la législation, Ministère de la Justice:** Merci, monsieur le président. Je serai bref, car Mme Courtemanche-Willis est une rédactrice fort compétente. Lorsque nous rédigeons une loi, surtout un nouveau projet de loi, nous évitons d'en donner une traduction littérale, car en vertu de la politique officielle du bilinguisme, une rédaction idéale doit exprimer le concept même de la mesure législative, compte tenu du génie de chaque langue. Aussi peut-on parfois être porté à voir entre les deux textes des différences qui s'évanouissent si l'on y regarde de plus près, comme si l'on était unilingue francophone ou anglophone, au lieu de le prendre littéralement, pour l'interpréter ensuite en fonction du contexte de la Partie ou de la Division du projet de loi pertinentes et de la teneur générale du texte, ce qui est la façon normale d'interpréter les lois.

Cela dit, j'aurais peine à contredire quelqu'un d'aussi versé dans le domaine juridique que votre président, qui a longuement pratiqué le droit et qui a siégé aux deux chambres du Parlement. L'entreprise est de taille et je m'en remets donc à Mme Courtemanche-Willis, qui répondra à vos questions.

**Mrs. Louise Courtemanche-Willis, Legal Counsel, Legislative Section, Department of Justice:** Mr. Chairman, I have looked up the precedents and in the Immigration Act, 1976, I found the perfect example, if I may put it like that, of the situation we are dealing with today in this clause. I will read it to you in both English and French:

Continues in office as a member of the Board and shall hold such office during good behaviour but may be removed by the Governor in Council for cause.

In French it reads:



## [Text]

... sont maintenus en fonctions en qualité de commissaires à titre inamovible. Ils peuvent cependant faire l'objet d'une révocation motivée, de la part du gouverneur en conseil.

J'ai également consulté les dictionnaires juridiques bilingues. Je crois que le meilleur est Quemner. Il traduit le mot «inamovibilité», par «appointment for good behaviour». Maintenant je pourrais vous citer d'autres exemples dans les lois récentes où on a rendu «good behaviour» par «à titre inamovible». Par exemple, dans la Loi anti-inflation de 1974-75, l'article 26.(2) dit:

The Chairman of the Appeal Tribunal shall be appointed to hold office during good behaviour.

En français nous retrouvons la version suivante:

Le président du Tribunal d'appel est nommé à titre inamovible.

Je pourrais également vous citer une loi encore plus récente, celle sur la Cour canadienne de l'impôt, où on a les mots suivants: «A judge holds office during good behaviour». En français on dit: «Les juges occupent leur poste à titre inamovible». Si nous demeurons dans le domaine du transport, je peux vous en citer une autre, à savoir Air Canada 1977:

—the President... , be appointed by the Governor in Council to hold office during good behaviour for a term not exceeding three years, but may be removed at any time... for cause.

On retrouve les mots suivants en français:

Les administrateurs, à l'exception du président du conseil et du président de la société, sont nommés à titre inamovible.

Je ne sais pas si ces renseignements vous suffisent pour le mot «inamovible». Je pourrais vous citer d'autres exemples.

**Le président:** Hier soir, nous avons eu des exemples semblables. Cependant, je n'ai pas été convaincu, car cela me fait penser à l'histoire que l'on peut devenir vertueux en commettant le même péché plusieurs fois. Si nous avons fait des erreurs dans le passé, nous n'y remédions pas en les commettant à nouveau.

**Mme Courtemanche-Willis:** Je pourrais vous dire qu'en anglais vous opposez «good behaviour» à «during pleasure». Je pourrais vous trouver des exemples où on a rendu de façon infaillible, je crois, «during pleasure» Par «amovible». Par exemple, dans le bill C-155 sur le transport du grain de l'Ouest, au paragraphe 13.(1), on dit:

The Governor in Council shall appoint an officer to hold office during pleasure for a term not exceeding four years.

**Mme Courtemanche-Willis:** En français, vous avez les mots suivants:

Le gouverneur en conseil nomme à titre amovible...  
... et l'on continue avec la suite.

**Le président:** «Amovible» et non pas «inamovible»?

**Mme Courtemanche-Willis:** Je voulais tout simplement mettre en relief les mots «during pleasure» et «during good behaviour». Ce sont deux expressions qui s'opposent. Je pense

## [Traduction]

... sont maintenus en fonction en qualité de commissaires à titre inamovible. Ils peuvent cependant faire l'objet d'une révocation motivée de la part du gouverneur en conseil.

I have also consulted bilingual legal dictionaries, the best of which is I think Quemner. For the word "inamovibilité" it gives "appointment for good behaviour". I can cite other examples in recent legislation where "during good behaviour" has been rendered as "à titre inamovible". For example, in the Anti-Inflation Act of 1974-75, section 26, paragraph 2:

The Chairman of the Appeal Tribunal shall be appointed to hold office during good behaviour.

And the French reads:

Le président du tribunal d'appel est nommé à titre inamovible.

More recently we have the Tax Court of Canada Act, in which we find the words, "A judge holds office during good behaviour". The French says, "Les juges occupent leur poste à titre inamovible". If we stick to the area of transport, there is a further example, in the Air Canada Act, 1977:

le président... , soit nommé, à titre inamovible, pour un mandat maximal de trois ans, sous réserve de révocation motivée par le gouverneur en conseil.

The French reads as follows:

Les administrateurs, à l'exception du président du conseil et du président de la société, sont nommés à titre inamovible.

I don't know if those are enough examples for you of the word "inamovible". I could cite others.

**The Chairman:** Yesterday evening we had some similar examples. However, I wasn't convinced, because it reminds me of the idea that if you commit the same sin often enough, it becomes a virtue. If we have made mistakes in the past, we won't correct them by making them all over again.

**Mrs. Courtemanche-Willis:** In English "good behaviour" is used in contradistinction to "during pleasure". I could look up examples where unfailingly, I believe, "amovible" is used for "during pleasure". For example, in Bill C-155 on Western grain transportation, paragraph 13(1):

Le gouverneur en conseil nomme à titre amovible, pour un mandat d'au plus quatre ans, un administrateur...

**Mrs. Courtemanche-Willis:** And in the French you have:

Le gouverneur en conseil nomme à titre amovible  
—and so on.

**The Chairman:** "Amovible" and not "inamovible"?

**Mrs. Courtemanche-Willis:** I simply want to highlight the expressions "during pleasure" and "during good behaviour". I



## [Text]

que nous ne pouvons pas avoir de meilleur antonyme à «amovible» que «inamovible».

**Le président:** Pour éviter toute mauvaise interprétation possible, pourquoi ne pas traduire «good behaviour» par «durant bonne conduite»?

**Mme Courtemanche-Willis:** C'est que les mots «durant bonne conduite» n'ont aucun sens juridique. C'est une expression que vous ne retrouvez pas dans la jurisprudence. Par contre, si vous regardez dans tous les dictionnaires, le mot «inamovibilité» a un sens en droit. J'ai plusieurs copies ici, je pourrais vous les lire. Cependant, il faut lire ces exemples en tenant compte que dans notre contexte, on rajoute les mots «for cause». Le substantif «inamovibilité» en droit administratif, c'est une prérogative en vertu de laquelle les magistrats et certains fonctionnaires ne peuvent être déplacés, ou privés ou suspendus de leurs fonctions, sans la mise en œuvre de procédures protectrices exorbitantes du droit commun disciplinaire. Je pense qu'il faut lire tout cela en consultant une autorité sur la rédaction des lois, à savoir M. Driedger. Je peux, si vous me le permettez, vous lire un petit paragraphe où on dit d'abord qu'un «appointment is during pleasure». Je pense que vous êtes d'accord.

Security of tenure can be conferred only by prescribing some other tenure, for example, during good behaviour, for life, ... but in all such cases removing authority should be provided otherwise the appointee could be removed only by judicial proceedings.

C'est la raison pour laquelle nous avons les mots «for cause». C'est l'explication que je désirais vous donner de la raison pour laquelle on avait mis les mots «for cause». Je crois cependant que vous n'avez pas besoin de cette explication.

**Senator Steuart:** I know that when appointments are made in provincial jurisdictions the term "good behaviour" is used almost all the time. Of course, there is only the English version in the province of Saskatchewan. The term means just what it says—good behaviour. It does not mean how these appointees behave themselves. They might run around with strange men, strange women or strange all kinds of things but it has nothing to do with their appointment. Are you saying that "good behaviour" is a term which is used legally in English—and I have seen it in all kinds of documents—but is not used in French versions of legislation?

**Mrs. Courtemanche-Willis:** In French we have "à titre inamovible", which to me is the best way to render the expression "good behaviour".

**Le président:** Tel que l'a souligné tantôt le sénateur Riley, dans le même texte français du paragraphe 3 de la clause 4, après les mots «temps plein», il y a une virgule, suivie de «et».

**Mme Courtemanche-Willis:** Oui, sénateur.

## [Traduction]

don't think we could find words that matched more closely than "amovible" and "inamovible".

**The Chairman:** To prevent any possible misinterpretation, why not translate "during good behaviour" by "durant bonne conduite"?

**Mrs. Courtemanche-Willis:** The words "durant bonne conduite" have no legal meaning. It's an expression you won't find in jurisprudence. The word "inamovibilité", on the other hand, you can find in all the dictionaries, it has a meaning in law. I have a number of examples here, I can read them to you. However, in reading them you have to bear in mind that in our context, the expression "for cause" is added. The noun "inamovibilité" in administrative law stands for a prerogative by which magistrates and certain officials may not be removed or deprived or suspended from their functions without the implementation of extremely protective procedures of disciplinary common law. I think all this should be read with an authority on legal drafting like Mr. Driedger. With your permission I would like to read a short paragraph where it says that an appointment is "during pleasure". I think you agree.

La sécurité d'un mandat ne peut être garantie qu'en précisant les conditions du mandat, en ajoutant par exemple à titre inamovible, la vie durant, ... etc. Mais dans tous ces cas, il faut qu'une autorité ait le droit de révoquer le mandat sinon, il ne pourrait l'être que par les voies judiciaires.

That's why we have the words "for cause". That's the explanation I wanted to give you of why the words "for cause" were used. But I don't really think you need this explanation.

**Le sénateur Steuart:** Je sais que lorsque des nominations sont faites par les autorités provinciales, l'expression «à titre inamovible» est presque toujours utilisée. Sans doute, il n'existe dans la province de la Saskatchewan que la version anglaise. Cette expression signifie exactement ce qu'elle dit: bonne conduite. Elle ne concerne pas la manière dont les mandatés se comportent. Ils peuvent fréquenter des hommes ou des femmes étranges et faire toutes sortes de choses bizarres, mais cela n'a rien à voir avec leur nomination. Comme vous dites, cette expression «good behaviour» est utilisée dans le jargon juridique anglais—je l'ai d'ailleurs relevée dans maints documents—mais ne l'est-elle pas dans la version française des lois?

**Mme Courtemanche-Willis:** En français, nous utilisons l'expression «à titre inamovible» qui me semble la meilleure expression pour rendre «good behaviour».

**The Chairman:** There is also the matter that was raised earlier by Senator Riley: in the same French text, paragraph 3 of clause 4, after the words "temps plein", there was a comma followed by "et".

**Mrs. Courtemanche-Willis:** Yes.

[Text]

**Le président:** Tandis qu'en anglais c'est une chose très mineure—nous avons «a full time member or...». Il n'y a pas de virgule; et il y a le mot «or» au lieu de «and»,—«et» en français. J'admets avec M. Bertrand que depuis assez longtemps, nous avons abandonné la traduction littérale des textes anglais aux textes français. Je suis d'accord, mais il faut que nous gardions le même sens que celui exprimé en anglais.

Hier, on a même dit: Bien on n'a qu'à regarder le texte anglais. Devant les cours de justice, les deux textes ont la même valeur. Un juge lorsqu'il entend un procès en langue française, va refuser de consulter le texte anglais. Le texte français a autant de valeur que l'autre. S'il faut regarder les deux textes pour avoir l'interprétation exacte, je ne crois pas qu'un magistrat de langue française va accepter de le faire.

J'ai vu des exemples, où le juge a refusé; il a dit non, on plaide sur l'article écrit tel qu'édité en français, on va s'en tenir à cela seulement.

Nous voulons éviter ces problèmes là. Je ne vois pas que ce soit une traduction littérale, au lieu d'inscrire «inamovible», de dire: «durant bonne conduite». Cela corrige le problème et ne laisse aucun doute dans l'esprit de qui que ce soit.

Revenant à la virgule, je crois qu'en français, la virgule après les mots «temps plein», à la troisième ligne du paragraphe, devrait disparaître. C'est peut-être tout simplement une erreur d'impression.

**Mr. Bertrand:** Regarding this usage of the word there might be some old statutes which in French translate "good behaviour" by "bonne conduite", even though in recent years we have been using what we think is the proper term—"à titre inamovible". If this is agreeable to you, Mr. Chairman and members of the committee, I am prepared, if the present wording is accepted, to have a study made of the objections which have been raised. Since we are concerned with drafting here, and since I am the Chief Legislative Counsel, I can make that commitment and ensure it is honoured. We have experts in language working in the Legislation Section of the Department of Justice. If we come back with the view that the wording should be changed, then I would not hesitate to propose that these be amended through a Miscellaneous Statute Law Amendment Act. We are not talking here of substance; we are talking here of style of drafting. In this way you would be permitted to conclude the study of the bill and at the same time you would be guaranteed that your objections would be seriously and properly considered with all the time needed to study them. Would that be sensible, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I am in the hands of the committee. After all, I am only the chairman. I would be prepared to do that, and when we consider the report tomorrow we could mention that we are recommending passage of the bill but with the reservation that the drafting staff look into the matter.

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Rowe:** Mr. Chairman, do we have a French-English, English-French dictionary. If so, can you tell me what the English translation is for the word "inamovible"?

[Traduction]

**The Chairman:** But in the English we have—I know it's a minor point—we have "a full-time member or...". There's no comma and there's the word "or" instead of "and", which would be the equivalent of what the French uses. I acknowledge, with Mr. Bertrand, that for quite a few years now we have abandoned the tradition of translating literally from English into French and I approve, but we must stick to the same meaning that's expressed in the English.

Someone said yesterday, "Well, you just have to look at the English text." Before a court of law both versions are equally authoritative and if the trial is being conducted in French the judge will refuse to consult the English version. The French text has as much value as the English. If both have to be consulted to decide on the correct interpretation of the text, I don't think any francophone judge is going to agree to do that.

I have known cases of the judge refusing to do so, saying "No, the plea is on the basis of the section as written in French and we're going to stick to that and only that."

We want to prevent this kind of problem in particular. I don't see that it's a literal translation to put "durant bonne conduite" for "inamovible".

To return to this question of the comma, I think that in the French the comma after the words "temps plein" in the third line of the paragraph ought to be removed. It may just be a printing error.

**M. Bertrand:** A propos de l'usage de ce mot, il peut y avoir de vieilles lois où l'on a traduit en français «good behaviour» par «bonne conduite», bien que ces dernières années, nous ayons utilisé «à titre inamovible» que nous croyons être le terme propre. Si le président et les membres du Comité le désirent, je suis disposé, au cas où le libellé actuel était accepté, à demander qu'on étudie les objections qu'on a soulevées. Puisque nous nous soucions ici de rédaction, et que je suis le premier conseiller législatif, je puis, en prenant cet engagement, veiller à ce qu'il soit respecté. Nous avons, à la section législative du ministère de la Justice, des experts en linguistique. Si, après étude, nous trouvons que le texte doit être modifié, je n'hésiterai pas à proposer qu'il le soit en vertu de la Loi corrective. Il ne s'agit pas ici de substance de la loi, mais plutôt du style de rédaction. Vous pourriez ainsi terminer l'étude du projet de loi, assurés que les objections que vous avez soulevées seront étudiées sérieusement comme il se doit et que le temps nécessaire leur sera consacré. Ma proposition est-elle raisonnable, monsieur le président?

**Le président:** Je m'en remets au Comité. Après tout, je ne suis que le président. Je serais disposé à accepter cette proposition et lorsque nous rédigerons demain notre rapport, nous pourrions y ajouter que nous recommandons l'adoption du projet de loi, sous réserve que le personnel chargé de la rédaction législative étudie la question.

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Rowe:** Je me demandais si nous avions un dictionnaire français-anglais et anglais-français. Si oui, pou-



[Text]

**Mr. Bertrand:** Good behaviour.

**Senator Rowe:** That is the translation?

**The Chairman:** No, that is in English.

**Mr. Bertrand:** That is in English only. I have here the French-English, English-French Legal Dictionary. "Inamovibilité" is translated as "appointment for good behaviour".

**Senator Rowe:** That is all I wanted to know. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** On the other hand, I have Harrap's French-English Dictionary and the word "inamovible" is translated here to mean "holding appointment for life".

**Senator Rowe:** Is that a dictionary definition?

**The Chairman:** Yes, absolutely.

**Mr. Bertrand:** That is a very general dictionary and, as a rule, I do not rely very heavily on it. I prefer legal dictionaries for these kinds of expressions taken from the common law. I consider it a little safer than a general-use dictionary.

**Senator Rowe:** Some things, however, are too important to be left to the lawyers.

**The Chairman:** We have Mr. du Plessis here, the Law Clerk of the Senate. Mr. du Plessis, would you like to add something to this discussion?

**Mr. Raymond du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel, Senate of Canada:** In my opinion, you have had good explanations from the Department of Justice. The idea of having an undertaking from them is good, because then you can be given a more complete report. I have not researched the matter as thoroughly as the officials of the Department of Justice will probably do, but I would certainly be prepared to answer any questions.

One thing I could add to the discussion is that I have a legal definition of the expression "good behaviour" as defined in a book called *The Encyclopedia of Words and Phrases—Legal Maxims*. If you wish to continue the discussion, I could read the definition from that.

**The Chairman:** Yes, go ahead Mr. du Plessis.

**Mr. du Plessis:** It says:

Under s. 118 of the Towns Incorporation Act, R.S.N.S. 1900, c. 71, provision is made for the appointment of a town solicitor, and any persons so appointed 'shall hold office during good behaviour.' 'Good behaviour' within the meaning of the statute, means good behaviour in matters concerning the office, provided that if a person be convicted of an infamous offence of such a nature as to render the person unfit to exercise the office, his conduct amounts to misbehaviour though not committed in connection with the office.

[Traduction]

vez-vous me dire comment se traduit en anglais le mot «inamovible»?

**M. Bertrand:** Good behaviour.

**Le sénateur Rowe:** C'est la traduction?

**Le président:** Non, c'est le terme anglais.

**M. Bertrand:** Ce n'est que le terme anglais. J'ai ici un dictionnaire juridique français-anglais et anglais-français. Le mot «inamovibilité» est traduit par «appointment for good behaviour».

**Le sénateur Rowe:** C'est tout ce que je voulais savoir. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Mais d'autre part, dans le dictionnaire français-anglais Harraps, la traduction du mot «inamovible» est «holding appointment for life».

**Le sénateur Rowe:** Est-ce là une définition de dictionnaire?

**Le président:** Absolument.

**M. Bertrand:** C'est un dictionnaire très général et auquel je n'ai pas l'habitude de me fier beaucoup. Je préfère, pour ce genre d'expressions tirées du droit commun, les dictionnaires juridiques, car je les considère plus fiables que les dictionnaires généraux.

**Le sénateur Rowe:** Toutefois, il y a des choses trop importantes pour qu'on les laisse entre les mains des avocats.

**Le président:** Nous pourrions demander à M. du Plessis, ici présent, qui est légiste et conseiller parlementaire du Sénat, s'il a quelque chose à ajouter?

**M. Raymond du Plessis, c.r., légiste et conseiller parlementaire, Sénat du Canada:** A mon avis, vous avez reçu de bonnes explications du ministère de la Justice. Je trouve heureuse l'idée qu'il entreprenne une étude sur ce point et qu'il vous remette un rapport plus détaillé. Je n'ai pas autant fouillé la question que le feront probablement les personnes compétentes du ministère de la Justice, mais je suis disposé à répondre aux questions que vous aimeriez me poser.

J'aimerais ajouter seulement que j'ai une définition légale de l'expression «good behaviour» qui est tirée d'un livre intitulé *The Encyclopedia of Words and Phrases—Legal Maxims*. Si vous voulez poursuivre cette discussion, je puis vous la lire.

**Le président:** Allez-y, monsieur du Plessis.

**M. du Plessis:** Elle se lit comme suit:

En vertu de l'article 118 du *Towns Incorporation Act*, R.S.N.S., 1900, c. 71, un avocat est nommé pour chaque ville et toute personne ainsi nommée «shall hold office during good behaviour». «Good behaviour» au sens où l'entend la loi, signifie bonne conduite dans les affaires qui se rattachent au poste, sous réserve toutefois du cas où une personne serait condamnée pour avoir commis un délit infâme au point de la rendre inapte à exercer ses fonctions. Un tel agissement serait considéré comme une inconduite, bien qu'elle n'ait aucun rapport avec l'exercice de ses fonctions.



**[Text]**

This definition is based on a court decision (1916), 28 D.L.R. 571 which I have here with me, and that is the essence of it. In effect, then, I suppose you could say that the sense in English is that the man is virtually unremovable because of the circumstances that must take place before he can be removed. It would, in a sense, be the opposite of occupying a position at pleasure.

**The Chairman:** Is it your pleasure, honourable senators, that the committee accept the suggestion made by Mr. Bertrand?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Bertrand.

**M. Bertrand:** Merci beaucoup, Monsieur le Président; merci beaucoup, messieurs les sénateurs.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, what about the other words and the comma?

**The Chairman:** I think it is a misprint.

**Mr. Bertrand:** If you give the authority to Mr. du Plessis to arrange that, I shall work with him, and there will be no problem.

**The Chairman:** Thank you very much.

We will now have an *in camera* meeting to formulate our report.

The committee continued *in camera*.

**[Traduction]**

La définition est extraite d'un jugement de tribunal (1916), 28 D.L.R. 571 que j'ai apporté, mais je vous en ai donné l'essentiel. De fait, on pourrait dire que ce terme anglais signifie que la personne est pratiquement inamovible étant donné les circonstances qui doivent survenir pour entraîner sa révocation. Ce serait, en un sens, l'opposé du poste qu'on occupe durant bon plaisir.

**Le président:** Consentez-vous, honorables sénateurs, à ce que le Comité accepte la proposition de M. Bertrand?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Bertrand.

**Mr. Bertrand:** Thank you very much, Mr. Chairman; thank you very much, honorable senators.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, que faisons-nous de l'autre virgule?

**Le président:** Je crois que c'est une coquille.

**M. Bertrand:** Si vous autorisez M. du Plessis à procéder en la matière, nous travaillerons ensemble et tout ira bien.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous procéderons maintenant à huis clos à la rédaction de notre rapport.

La séance se poursuit à huis clos.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### *From Transport Canada:*

Mr. T. J. Wilkins, Associate Deputy Minister;  
Mr. Paul Royer, Senior Counsel.

### *From Aviation Safety Bureau (Transport Canada):*

Mr. Ken Johnston, Director.

### *From Department of Justice:*

Mr. G. Bertrand, Chief Legislative Counsel;  
Mrs. Louise Courtemanche-Willis, Legal drafter.

### *From the Senate:*

Mr. Raymond du Plessis, Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel.

### *De Transports Canada:*

M. T. J. Wilkins, sous-ministre adjoint;  
M. Paul Royer, avocat conseil.

### *Du Bureau de la sécurité aérienne (Transports Canada):*

M. Ken Johnston, directeur.

### *Du ministère de la Justice:*

M. G. Bertrand, premier conseiller législatif;  
M<sup>me</sup> Louise Courtemanche-Willis, conseillère législative.

### *Du Sénat:*

M. Raymond du Plessis, c.r., Légiste et conseiller parlementaire.

CA1  
12/19  
10



First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*

The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

*Président:*

L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

Tuesday, November 15, 1983  
Wednesday, November 16, 1983

Le mardi 15 novembre 1983  
Le mercredi 16 novembre 1983

**Issue No. 44**

**Fascicule n° 44**

**First and Complete Proceedings on:**

**Seul et unique fascicule concernant:**

Bill C-155, "An Act to  
facilitate the transportation,  
shipping and handling of western  
grain and to amend certain Acts  
in consequence thereof"

Projet de loi C-155, «Loi  
visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du  
grain de l'Ouest et modifiant certaines  
lois en conséquence»

**APPEARING:**

**COMPARAÎT:**

The Honourable Lloyd Axworthy,  
Minister of Transport

L'honorable Lloyd Axworthy,  
Ministre des Transports

**INCLUDING:**

**Y COMPRIS:**

Report of the Committee

Rapport du Comité

**WITNESSES:**

(See back cover)

**TÉMOINS:**

(Voir à l'endos)





THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Léopold Langlois, *Chairman*

The Honourable Jack Marshall, *Deputy Chairman*

The Honourable Senators:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Van Roggen—(21)
Lucier	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 5)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Léopold Langlois

*Vice-président:* L'honorable Jack Marshall

Les honorables sénateurs:

Adams	Macdonald
Bell	Marshall
Bonnell	McElman
Charbonneau	Muir
Cottreau	*Olson
Doody	Petten
*Flynn	Riley
Graham	Rowe
Langlois	Steuart
Leblanc	Van Roggen—(21)
Lucier	

*\*Membres d'office*

(Quorum 5)

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the Minutes of the Proceedings of the Senate  
November 15, 1983:

"Pursuant to the Order of the Day, the Senate resumed the debate on the motion of the Honourable Senator Steuart, seconded by the Honourable Senator Langlois, for the second reading of the Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

After debate, and—

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative, on division.

The Bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Steuart moved, seconded by the Honourable Senator Langlois, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was—  
Resolved in the affirmative."

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des Procès-verbaux du Sénat, du 15 novembre 1983:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Steuart, appuyé par l'honorable sénateur Langlois, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquences».

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée, sur division.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois, sur division.

L'honorable sénateur Steuart propose, appuyé par l'honorable sénateur Langlois, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Charles Lussier

*Clerk of the Senate*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 15 NOVEMBRE 1983  
(83)

[*Texte*]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui à 19 h 41, sous la présidence de l'honorable Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Bell, Bonnell, Cottreau, Langlois, Leblanc, Lucier, Macdonald, McElman, Olson, Petten, Riley, Rowe et Steuart. (13)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Asselin, Bielish, Bosa, Guay et Molson.

*Également présent:* Du service de recherches, de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Témoins:*

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général;

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du mardi 15 novembre 1983, le Comité entame l'étude du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.»

Le président donne la liste des lettres et télégrammes reçus et présente les témoins qui répondent aux questions.

*Il est convenu,*—OUE le titre et l'article 1 soit différé à plus tard.

L'honorable sénateur Bonnell propose,—QUE l'article 3 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Leblanc propose,—QUE l'article 10 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 34 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Steuart propose,—QUE l'article 35 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Bonnell propose,—QUE l'article 37 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, NOVEMBER 15, 1983  
(83)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 7:41 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bell, Bonnell, Cottreau, Langlois, Leblanc, Lucier, Macdonald, McElman, Olson, Petten, Riley, Rowe and Steuart (13)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Asselin, Bielish, Bosa, Guay and Molson.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Witnesses:*

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railways and Grain Transportation.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, November 15, 1983, began consideration of Bill C-155, intituled "An Act to facilitate the transportation, handling and shipping of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

The Chairman read the list of letters and telegrams received and introduced the witnesses, who answered questions.

*Agreed,*—THAT the title and Clause 1 be deferred.

The Honourable Senator Bonnell moved,—THAT Clause 3 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Leblanc moved,—THAT Clause 10 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 34 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Steuart moved,—THAT Clause 35 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Bonnell moved,—THAT Clause 37 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.



L'honorable sénateur Bonnell propose,—QUE l'article 39 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE les articles 43 et 46 soient adoptés.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Bonnell propose,—QUE l'article 54 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Steuart propose,—QUE l'article 59 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Steuart propose,—QUE les articles 60 et 61 soient adoptés.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 62 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

#### LE MERCREDI 16 NOVEMBRE 1983

(84)

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 10, sous la présidence de l'honorable sénateur Léopold Langlois, (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Bell, Bonnell, Cottreau, Graham, Langlois, Lucier, Macdonald, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Rowe et Steuart. (15)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Asselin, Balfour, Bielish, Molson, Nurgitz et Sparrow.

*Également présent:* Du service de recherches de la Bibliothèque du Parlement: M. John Christopher.

*Comparent:* L'honorable Lloyd Axworthy, Ministre des Transports.

#### *Témoins:*

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général;

M. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire et transport de céréales.

Conformément à son Ordre de renvoi en date du mardi 15 novembre 1983, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-155, intitulé, «Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et

The Honourable Senator Bonnell moved,—THAT Clause 39 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clauses 43 and 46 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Bonnell moved,—THAT Clause 54 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Steuart moved,—THAT Clause 59 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Steuart moved,—THAT Clauses 60 and 61 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 62 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

At 10:05 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

#### WEDNESDAY, NOVEMBER 16, 1983

(84)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 4:10 p.m., the Chairman, the Honourable Léopold Langlois, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Bell, Bonnell, Cottreau, Graham, Langlois, Lucier, Macdonald, Marshall, McElman, Muir, Petten, Riley, Rowe and Steuart (15)

*Present but not of the Committee:* The Honourable Senators Asselin, Balfour, Bielish, Molson, Nurgitz and Sparrow.

*In attendance:* From the Research Branch, Library of Parliament: Mr. John Christopher.

*Appearing:* The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

#### *Witnesses:*

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary;

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railways and Grain Transportation.

The Committee, in compliance with its Order of Reference dated Tuesday, November 15, 1983, resumed consideration of Bill C-155, intituled "An Act to facilitate the transportation,

la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.»

*Il est ordonné*,—QUE le greffier réponde au nom du comité à tous les télégrammes, lettres et téléphones reçus.

Le président présente le ministre, qui fait une déclaration et, avec les témoins, répond aux questions.

L'honorable sénateur Riley propose,—QUE l'article 63 soit adopté.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur McElman propose,—QUE les articles 73, 74 et 75 soient adoptés.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Adams propose,—QUE les annexes 1 et 2 soient adoptés.

Après débat, la motion mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Bonnell propose,—QUE les articles 4 à 9, 11 à 32, 36, 38, 40 à 42, 44 à 45, 47 à 53, 55 à 58, et 64 à 72 soient adoptés.

La motion mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

L'honorable sénateur Steuart propose,—QUE le titre et l'article 1 soient adoptés.

La motion mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

*Il est ordonné*,—QUE le président fasse rapport du projet de loi C-155 sans amendement.

À 17 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

handling and shipping of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof".

*Ordered*,—THAT the Clerk reply on behalf of the Committee to all the telegrams, letters and telephone calls that have been received.

The Chairman introduced the Minister, who made a statement. He and the witnesses then answered questions.

The Honourable Senator Riley moved,—THAT Clause 63 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator McElman moved,—THAT Clauses 73, 74 and 75 be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Adams moved,—THAT Schedules I and II be agreed to.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Bonnell moved,—THAT Clauses 4 to 9, 11 to 32, 36, 38, 40 to 42, 44 to 45, 47 to 53, 55 to 58, and 64 to 72, be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

The Honourable Senator Steuart moved,—THAT the title and Clause 1 be agreed to.

The question being put on the motion, it was agreed to unanimously.

*ORDERED*,—THAT the Chairman report Bill C-155 without amendment.

At 5:25 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Le greffier du Comité*

André Reny

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, November 17, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications to which was referred Bill C-155, intituled: "An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof", has, in obedience to its Order of Reference of Tuesday, November 15, 1983, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Your Committee, however, considers it important that the following observations be made:

Your Committee noted several drafting and typographical errors in the French and English texts of the Bill. These errors do not constitute an objection as such to the principle of the Bill. However, your Committee considers that it is most essential that great attention be given in drafting and printing future Bills.

Respectfully submitted,

*Le président*

Léopold Langlois

*Chairman*

## RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 17 novembre 1983

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications auquel a été déféré le projet de loi C-155, intitulé: «Loi visant à faciliter le transport, la manutention et l'exportation du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence» a, conformément à son Ordre de renvoi du mardi 15 novembre 1983, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Votre comité considère cependant qu'il est important de faire les observations suivantes:

Bon nombre d'erreurs de rédaction et d'erreurs typographiques ont été relevées dans les textes français et anglais du projet de loi. Ces erreurs ne s'opposent pas en soi au principe du projet de loi. Toutefois votre comité considère qu'il est de la plus haute importance d'apporter le plus grand soin à la rédaction et à l'impression des futurs projets de loi.

Respectueusement soumis,



[Text]

**EVIDENCE**

Ottawa, Tuesday, November 15, 1983

[Texte]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 7.30 p.m. to consider the bill.

**Senator Léopold Langlois** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Honourable senators, before we start our consideration of Bill C-155 I would like to inform honourable senators of several letters and telephone calls which we have received. I will go through the list which I have before me. It includes Steuart A. Thiesson, Executive Secretary, National Farmers Union of Saskatchewan; Susan Frebrowski of Ryley, Alberta; S. Budzenski also of Ryley, Alberta.

I should say that most of these were circular type letters and simply signed by the names which I will mention.

The next name is Jim Willett of Pleasantdale, Saskatchewan; Keith Carlson, Lac Vert, Saskatchewan; Jean Blais of Debden, Saskatchewan; John Coyle, Pleasantdale, Saskatchewan; Jack Miller, Perdue, Saskatchewan; Allan Yeniu of Vegreville, Alberta; Elaine Willett of Pleasantdale, Saskatchewan; Kathy Harper, Pleasantdale, Saskatchewan; Ida Kyelshus of Pleasantdale, Saskatchewan; Greta G. Carlon, Pleasantdale, Saskatchewan; W. E. Johns, Forestburg, Alberta; Wayne Easter, President, National Farmers Union; Douglas N. Halberg; Dennis Freadrich, Forestburg, Alberta; the Saskatchewan Committee for Railway Confiscation, Regina; and finally a letter from Ernie Essex of Gravelbourg, Saskatchewan.

I would also like to point out some drafting errors and errors in translation before we consider the bill. The first error I have found in the translation is at page 1, clause 2, the definition of "crop year", which is translated into French by the words "campagne agricole". I think that is a very bad translation.

The second error I have found is in respect to a drafting error in the English text. This error is found in the definition of "movement". It is found at clause 2(1) on page 2 and it reads as follows:

"movement", in respect of grain, means the carriage of grain by any railway company over any line of railway now or hereafter constructed.

We are not building a railroad with this bill; nor are we intending to build a railroad in the future.

**Le sénateur Leblanc:** Monsieur le président, à la page 2 au paragraphe 5, à droite, hors du texte, il est inscrit «exportateur». Tout à fait à la gauche, il est écrit le mot «exportation». Il semble y avoir confusion entre les deux termes.

**The Chairman:** I hope that this is only a misprint but perhaps it should be brought to the attention of the translators.

[Traduction]

**TÉMOIGNAGES**

Ottawa, le mardi 15 novembre 1983

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 19 h 30 pour étudier ce projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois** (*Président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, avant que nous n'abordions notre étude du projet de loi, j'aimerais vous signaler plusieurs lettres et appels téléphoniques que nous avons reçus, et dont j'ai ici la liste. On y trouve notamment les noms suivants: Steuart A. Thiesson, secrétaire exécutif du Syndicat national des agriculteurs de Saskatchewan; Susan Frebrowski, de Ryley (Alberta); S. Budzenski, également de (Riley) Alberta.

Je signale que la plupart de ces lettres étaient des circulaires, qui ont été signés par les personnes que je vais nommer.

Les autres signataires sont Jim Willett, de Pleasantdale (Saskatchewan); Keith Carlson, de Lac Vert (Saskatchewan); Jean Blais de Debden (Saskatchewan); John Coyle, de Pleasantdale (Saskatchewan); Jack Miller, de Perdue (Saskatchewan); Allan Yeniu, de Vegreville (Alberta); Elaine Willett, de Pleasantdale (Saskatchewan); Kathy Harper, de Pleasantdale (Saskatchewan); Ida Kyelshus, de Pleasantdale (Saskatchewan); Greta G. Carlon, de Pleasantdale (Saskatchewan); W. E. Johns, de Forestburg (Alberta); Wayne Easter, président du Syndicat national des agriculteurs; Douglas N. Halberg; Dennis Freadrich, de Forestburg (Alberta); le Saskatchewan Committee for Railway Confiscation, de Regina; et enfin, une lettre de Ernie Essex, de Gravelbourg (Saskatchewan).

Je voudrais également vous signaler certaines erreurs de rédaction et de traduction avant que nous n'abordions l'étude du projet de loi. La première erreur que j'ai élevée dans la traduction apparaît à l'article 2, page 1, dans la définition de «crop year», traduite en français par les mots «campagne agricole». Je pense qu'il s'agit d'une très mauvaise traduction.

La deuxième erreur que j'ai relevée est une erreur de rédaction, en anglais dans la définition de «movement», au paragraphe 2(1), page 2:

"movement", in respect of grain, means the carriage of grain by any railway company over any line of railway now or hereafter constructed.

Il n'est pas question de construire une ligne de chemin de fer aux termes de ce projet de loi; pas plus que nous n'avons l'intention d'en construire une à l'avenir.

**Senator Leblanc:** Mr. Chairman, on page 2, line 4, they wrote "exportateur" in the right margin, while on the extreme left, you find the word "exportation". Apparently, there is confusion between these two words.

**Le président:** J'espère qu'il ne s'agit que d'une coquille, mais il faudrait peut-être en faire part aux traducteurs. Quant à

*[Text]*

The one I was referring to was the definition of "movement", which reads:

... in respect of grain, means the carriage of grain by any railway company over any line of railway now or hereafter constructed.

It would be much better if in the English text we had the words "any existing or future railway line." That would then be very easy to understand.

**Senator Steuart:** I would like to ask a question, Mr. Chairman. I am not arguing with you with respect to whether your definition would be better than the one which appears here. However, the one which appears here is clear to me. If we do change this definition does it then mean that the change must go back to the House of Commons?

**The Chairman:** We had a similar problem with respect to another bill the other day and we had an undertaking from the translators that these were only errors in translation.

**Senator Steuart:** Is not this matter dealing with the English translation merely a matter of opinion? To me it is dealing with any railway line at present in existence or if a line is to be built in the future then this bill will cover it.

**The Chairman:** But in the definition it says "or hereafter constructed".

**Senator Steuart:** What is wrong with that, Mr. Chairman?

**The Chairman:** We are not building railroads here.

**Senator Steuart:** If a rail line is built in the future then it will be covered by this bill. Are you not splitting hairs, Mr. Chairman?

**Senator Riley:** "Hereafter" means in the future.

**The Chairman:** More than that, the minister has authorized a deal with the provincial railway in Alberta. It is a railway which will not be built in the future but one which is in existence now. Because it is a provincial railway he must make a deal with it.

**Senator Steuart:** It is conceivable that there might be a branch line constructed somewhere that we do not even know about now. I am not arguing that the way you have described it might not be better English; I do not know. This definition describes what the government wishes to say. I grant you it could be made a little clearer but is it worthwhile to fuss over it? It says what it means. It means any rail line in existence now or any rail line which might be constructed in the future.

**The Chairman:** But the definition reads "now or hereafter constructed".

**Senator Riley:** That means from here on in—in the future.

**The Chairman:** What about the existing lines?

*[Traduction]*

moi, je faisais référence à la définition de «movement», qui est la suivante:

... in respect of grain, means the carriage of grain by any railway company over any line of railway now or hereafter constructed.

Il serait bien préférable de dire en anglais «any existing or future railway line.» Cela faciliterait la compréhension de cette disposition.

**Le sénateur Steuart:** Je voudrais poser une question, monsieur le président. Il est indéniable que votre définition serait meilleure que celle qui figure dans le projet de loi. Cependant, cette dernière me semble explicite. Si nous changeons cette définition, cela n'implique-t-il pas que la modification devra repasser par la Chambre des communes?

**Le président:** Nous avons déjà eu un problème analogue avec un autre projet de loi il y a quelques jours, et les traducteurs ont admis qu'il ne s'agissait que d'erreurs de traduction.

**Le sénateur Steuart:** Cette question de la traduction anglaise n'est-elle pas simplement une question d'opinion? Pour moi, il s'agit de toutes les lignes de chemins de fer existantes, et si une ligne est construite à l'avenir, elle sera assujettie à ces dispositions.

**Le président:** Mais dans la définition, on a utilisé la formule «or hereafter constructed».

**Le sénateur Steuart:** Où est le problème, monsieur le Président?

**Le président:** Notre propos n'est pas de construire des lignes de chemins de fer.

**Le sénateur Steuart:** Si on construit un jour une ligne de chemin de fer, elle sera assujettie aux dispositions de ce projet de loi. N'êtes-vous pas en train de couper les cheveux en quatre, monsieur le Président?

**Le sénateur Riley:** Le mot «hereafter» fait référence à l'avenir.

**Le président:** Ce n'est pas aussi simple; le ministre vient d'autoriser une entente avec la compagnie de chemin de fer de l'Alberta. Elle porte sur une ligne de chemin de fer non pas future, mais existante. Comme il s'agit d'une compagnie provinciale, le ministre doit traiter avec elle.

**Le sénateur Steuart:** On peut concevoir qu'à un endroit quelconque soit construit un embranchement dont nous ne savons rien actuellement. Je ne prétends pas que la formule que vous proposez ne serait pas meilleure du point de vue de la langue; je ne sais pas. La définition correspond à la volonté du gouvernement. Je vous concède quelle pourrait être plus claire, mais y a-t-il vraiment lieu d'en faire toute une histoire? Cette définition dit bien ce qu'elle veut dire. Elle désigne toute ligne de chemin de fer existant actuellement ou qui pourrait être construite à l'avenir.

**Le président:** Mais cette définition utilise la formule «now or hereafter constructed».

**Le sénateur Riley:** Cela signifie à partir de maintenant à l'avenir.

**Le président:** Qu'en est-il des lignes existantes?

[Text]

**Senator Steuart:** It is a case of either/or.

**The Chairman:** Those rail lines have been in existence for many years—in fact, almost a century. In French we have “existing or future railway lines”. That is very clear and there is no confusion at all.

**Senator Bell:** Mr. Chairman, I think what you mean is that it may be better English but it is not better law. You are concerned with the legalities of this bill. You are saying that it would be wide open for any province or any outfit which may wish to construct a railway to do so but not in the terms of reference we are thinking of now. In other words, you are concerned with the law and you are not concerned with respect to the grammatical description, is that right?

**The Chairman:** That is right.

In the same definition of “movement” in French we have:

«mouvements du grain» Transport du grain par une compagnie de chemin de fer sur toute ligne existante ou future:

(a) dans le sens ouest-est à destination de Thunder Bay ou d'Armstrong;

This is very bad French. My suggestion would be as follows:

Originant à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong à destination de l'un ou l'autre de ces deux endroits.

That is very clear.

Another point mentioned by Senator Leblanc refers to page 2 again where the margin note has “exportateur” for “export”. It should be “exportation”.

**Le sénateur Leblanc:** En anglais ils ont mis: «Export, exportation». En français ils ont mis: «Exportateur».

**The Chairman:** The French text says “exportation” but in the margin note they use “exportateur” instead of “exportation”.

**Senator Leblanc:** Is that on page 2 at line 5?

**The Chairman:** The last error that I wish to point out to you is on page 4, on the right-hand side.

**Senator Leblanc:** Quelle ligne?

**The Chairman:** It is at the end of clause 3, the text of which starts on page 3 and carries on into page 4. At the top of page 4 the word “comme” there is superfluous.

**Senator Steuart:** Is that in English or in French?

**The Chairman:** This is in French. That first word at the top of the page, “comme”, should not be there. We are the legislators and we should see that the text is responsive in either language, because both texts are official.

**Senator Asselin:** You mean both languages are official.

[Traduction]

**Le sénateur Steuart:** On aurait pu utiliser la formule «either/or», c'est-à-dire «soit . . . soit».

**Le président:** Il est question de lignes de chemins de fer qui existent depuis longtemps, depuis près d'un siècle. Dans la version française, on parle de «toute ligne existante ou future». C'est tout à fait clair, et ça ne prête pas à confusion.

**Le sénateur Bell:** Monsieur le Président, j'ai l'impression que d'après vous, ça pourrait être du meilleur anglais, mais ça ne serait pas une meilleure loi. Vous vous préoccupez des aspects juridiques de ce projet de loi. Vous dites que cette disposition permettrait à une province ou à un individu de construire une ligne de chemin de fer, mais non pas dans les conditions auxquelles nous pensons actuellement. Autrement dit, vous vous préoccupez de la loi, et non pas de sa formulation grammaticale, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est exact.

La définition française des «mouvements du grain» est la suivante:

«mouvements du grain» transport du grain par une compagnie de chemin de fer sur toute ligne existante ou future:

a) dans le sens ouest-est à destination de Thunder Bay ou d'Armstrong;

C'est du très mauvais français. Je préférerais la formule suivante:

Originant à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong à destination de l'un ou l'autre de ces deux endroits.

C'est très clair.

Un autre point qu'a soulevé le sénateur Leblanc se trouve également à la page 2, où l'on indique dans la marge «exportateur» pour «export». Il aurait fallu indiquer «exportation».

**Senator Leblanc:** In English, it says: “Export, exportation”. In French, they wrote: “Exportateur”.

**Le président:** Dans le texte français, on trouve «exportation», mais dans la marge, on a utilisé «exportateur» au lieu de «exportation».

**Le sénateur Leblanc:** Est-ce qu'il s'agit de la cinquième ligne de la page 2?

**Le président:** La dernière erreur que je veux indiquer est à la page 4, du côté droit.

**Le sénateur Leblanc:** What line?

**Le président:** C'est à la fin de l'article 3, qui débute à la page 3 et qui se poursuit sur la page 4. En haut de la page 4, le mot «comme» est superflu.

**Le sénateur Steuart:** En anglais ou en français?

**Le président:** En français. Le premier mot en haut de la page, «comme», ne devrait pas être là. Nous sommes législateurs et nous devons nous assurer que le texte est bien rédigé dans les deux langues, parce que les deux textes sont officiels.

**Le sénateur Asselin:** Vous voulez dire que les deux langues sont officielles.



## [Text]

**The Chairman:** Both texts are official. In the courts, you can move from the English text to the French text to understand what the meaning is in English, and vice versa.

**Senator Bonnell:** I suggest, Mr. Chairman, that we send it back to the Commons for redrafting.

**The Chairman:** No, that is not necessary. It is just a question of correcting the wording in both languages. After all, we are revising the statutes and that can be done very easily. I was told that the last time we had a revision of the statute, there were so many mistakes in French and the task was so great that they would not have been able to do the whole job in the time allotted and I was assured that, this time, they would pay special attention to the French translation. I think we should draw to the attention of the drafters and the translators that we are not blind and we are aware of those mistakes.

Going back to the bill itself, we have here with us this evening Mr. Kroeger, the former Deputy Minister of Transport and now the Secretary of the Ministry of State for Economic Development. There are 22 amendments, according to my count, to the bill which we pre-studied in this committee and I would suggest that, since we have already gone through this bill as it was amended by the committee of the other place, we study it section by section.

The first amendment is clause 2(1) on page 2.

**Senator Leblanc:** We do not have the text of the amendments, do we?

**The Chairman:** There are some copies which have been distributed.

**Senator Leblanc:** Since my neighbour has a copy, I shall look on with him.

**The Chairman:** We will ask Mr. Kroeger to explain the amendments.

**Senator Steuart:** Are you going to explain the changes in the bill, Mr. Kroeger?

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** Regarding the first amendment on page 2 under the definition of "export", the committee of the other place amended the bill to limit the application of the statutory rate to grain that moved to the port of Vancouver for export by vessel. That was because of concern regarding containers of malting barley that might move south to the port of Seattle and be exported by that route. Subsequently, some of the barley maltsters in western Canada pointed out that, in fact, they had markets in the United States which they thought that they could develop further in the future and consequently, they would like to have the statutory rate at least for movement to Vancouver for export to the United States for consumption there, and that is the way the amendment now reads. The effect of that clause as amended is that a shipper of grain on the prairies, if his grain is going overseas, gets the statutory rate using the port of Vancouver; if his grain is going south of the border, he gets the statutory rate provided the grain is consumed in the United States. On the other hand, if the grain is

## [Traduction]

**Le président:** Les deux textes sont officiels. Devant les tribunaux, vous pouvez passer du texte anglais au texte français pour comprendre ce que dit le texte anglais, et vice versa.

**Le sénateur Bonnell:** Je propose, monsieur le président, que nous le renvoyions aux Communes pour que le projet de loi soit rédigé à nouveau.

**Le président:** Non, ce n'est pas nécessaire. Il ne s'agit que de corriger la formulation dans les deux langues. Après tout, nous révisons les statuts, et nous pouvons très facilement le faire. J'ai appris que la dernière fois que nous avons révisé une loi, il y avait tellement d'erreurs dans le texte français qu'il était impossible de faire l'énorme travail que cela représentait dans le délai prévu, et on m'a assuré que cette fois-ci, on prêterait tout particulièrement attention à la traduction française. Je crois que nous devrions signaler aux rédacteurs et traducteurs que nous ne sommes pas aveugles et que nous voyons ces erreurs.

Pour en revenir au projet de loi comme tel, nous recevons ce soir M. Kroeger, ancien ministre des Transports et Secrétaire actuel du département d'État au Développement économique. J'ai compté 22 modifications au projet de loi dont nous avons fait ici l'étude préliminaire, et je propose que nous procédions à son étude article par article, étant donné que le texte que nous avons déjà étudié a été modifié par le comité de l'autre endroit.

La première modification du projet de loi vise le paragraphe 2(1), à la page 2.

**Le sénateur Leblanc:** Est-ce que nous avons le texte des modifications?

**Le président:** Certains exemplaires en ont été distribués.

**Le sénateur Leblanc:** Comme mon voisin en a un exemplaire, je lirai avec lui.

**Le président:** Nous allons demander à M. Kroeger d'expliquer les modifications.

**Le sénateur Steuart:** Allez-vous expliquer les modifications au projet de loi, monsieur Kroeger?

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, département d'État au développement économique:** Au sujet de la première modification de la page 2, à la définition de «exportation», le comité de l'autre endroit a modifié le projet de loi pour restreindre l'application du taux statutaire au grain transporté au port de Vancouver en vue de son exportation par bâtiment. Cette modification a été proposée en raison de préoccupations au sujet des conteneurs d'orge de brasserie qui pourraient être transportés vers le sud, jusqu'au port de Seattle, pour être exportés depuis là. Par la suite, certaines malteries de l'ouest du Canada ont fait remarquer qu'elles pouvaient en fait développer à l'avenir certains marchés aux États-Unis et qu'elles aimeraient par conséquent que le taux statutaire s'applique au moins pour le transport à Vancouver du grain exporté vers les États-Unis pour y être consommé et c'est ce que prévoit la modification à l'heure actuelle. Aux termes de l'article modifié, un expéditeur des Prairies a droit au taux statutaire s'il utilise le port de Vancouver pour expédier son grain outre-mer;

[Text]

destined for shipment from the United States from, let us say, the port of Seattle, then he would not qualify for the statutory rate. That is the effect of that amendment.

The next amendment that was made is two clauses down under the definition of "grain". The bill as originally drafted and presented to the House of Commons provided for the application of the statutory rate to the traditional Crow grains and products. Subsequently, the government announced its intention to extend the coverage of the statutory rate to a variety of specialty crops and products, and the amendment to this clause gives effect to that undertaking, including a power for the Governor-in-Council to add other grains that might be developed in the future to the schedule of grains and products that are eligible for the statutory rate.

Mr. Chairman, the next amended clause in my bill is on page 4 under (e), which is on the sixth line of that page in the English text. There was a great deal of debate in the committee of the other place and, subsequently, on the floor of the house about the composition and the size of the Senior Grain Transportation Committee, and the house increased the size of that committee slightly from the level that had been approved by the committee of the house to 14, and increased the membership from the "big six" if I may put it that way, among the elevator licencees, so each of them would have a representative on this committee. The "big six" are the three prairie wheat pools plus United Grain Growers, Pioneer and Cargill.

**Senator Leblanc:** I am sorry, what was that last name?

**Mr. Kroeger:** Cargill Grain.

**Senator Riley:** Is the trucking industry among them?

**Mr. Kroeger:** Yes, but that did not figure in the amendment that I was describing a moment ago. There is a reference to the trucking industry in paragraph (e) subparagraph (vii).

**Senator Riley:** I see that.

**Mr. Kroeger:** That is an amendment that was made in the house committee and was not subsequently changed after the Senate committee had done its pre-study of the bill.

**Senator Asselin:** What was the number of members of the committee before the clause was amended?

**Mr. Kroeger:** The size of the committee in the bill presented to the House of Commons by the government in May was 21. The Standing Committee of the House reduced the committee to 18, and subsequently restored it to a level of 21 in the house but with a somewhat different composition from what had been prescribed in the original bill around mid-May. There was also some provision made both in committee and in the house, I believe, for certain observers.

**The Chairman:** Senator Asselin, the original number was 11. It was changed to 14—

[Traduction]

s'il l'expédie vers le Sud, il obtient le taux statutaire à condition que le grain soit consommé aux États-Unis. Par contre, si le grain doit être expédié depuis les États-Unis à partir, par exemple, du port de Seattle, il n'aurait alors pas droit au taux statutaire. Voilà ce que veut dire la modification.

La modification suivante a été apportée aux deux articles plus loin, à la définition de «grain». La version initiale du projet de loi présentée à la Chambre des communes prévoyait l'application du taux statutaire aux grains et produits traditionnels du Nid-de-Corbeau. Par la suite, le gouvernement a annoncé son intention de l'élargir à divers produits et plantes spéciaux, et la modification de cet article y donne suite. L'article prévoit maintenant que le gouverneur en conseil peut ajouter d'autres grains qui peuvent être ajoutés à l'Annexe des grains et produits donnant droit au taux statutaire.

Monsieur le président, la modification suivante dans mon projet de loi se trouve au paragraphe 4 e), à la sixième ligne de la même page dans le texte anglais. Il y a eu beaucoup de discussions au comité de l'autre endroit et, par la suite, à la Chambre, au sujet de la composition et du nombre de membres du Comité supérieur du transport du grain. La Chambre a donc légèrement augmenté le nombre de membres du Comité par rapport à celui qui avait été approuvé par le comité de la Chambre, soit 14, et a augmenté le nombre de membres représentants les six plus importants titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs, de sorte que chacun aurait un représentant au Comité. Les six plus importants sont les trois groupes de producteurs des Prairies et les groupes United Grain Growers, Pioneer et Cargill.

**Le sénateur Leblanc:** Je vous demande pardon, quel était le dernier nom?

**M. Kroeger:** Cargill Grain.

**Le sénateur Riley:** Est-ce que l'industrie du transport routier en fait partie?

**M. Kroeger:** Oui, mais elle n'était pas visée par la modification que j'ai décrite tout à l'heure. Il est question de l'industrie du transport routier au sous-alinéa e)(vii).

**Le sénateur Riley:** Je le vois.

**M. Kroeger:** Cette modification a été apportée par le comité de la Chambre et n'a pas été changée par la suite après l'étude préliminaire du projet de loi par le comité du Sénat.

**Le sénateur Asselin:** Combien de membres devait avoir le comité avant la modification de l'article?

**M. Kroeger:** En mai, le comité décrit dans le projet de loi déposé à la Chambre des communes par le gouvernement devait compter 21 membres. Le comité permanent de la Chambre a ramené ce nombre à 18, et il l'a par la suite porté à nouveau à 21 à la Chambre, mais en lui donnant une composition quelque peu différente de celle qui avait été prescrite dans le projet de loi initial vers la mi-mai. Je crois que le comité et la Chambre avaient prévu la présence de certains observateurs.

**Le président:** Sénateur Asselin, il y avait 11 membres à l'origine. Ce nombre a été porté à 14...



*[Text]*

**Senator Asselin:** I would prefer to have the explanation first. If you say that this clause has been amended this way, I would like to know what the original clause was.

**Mr. Kroeger:** If I may trace the history of this clause, the original bill provided, as the version before the committee now provides, for six members, one from each of the six largest elevator companies. In the Standing Committee of the House that was reduced to three. It has now been restored to six. It was changed back to the level originally prescribed and with the same representation originally prescribed. Some members of the house felt that the big grain companies, particularly the wheat pools, would have excessive representation, and this initiated a reduction, but on further consideration they concluded that the level should be restored to what had been originally proposed.

The original bill had two members representing primary elevator licensees, and that was under paragraph (e) subparagraph (ii). That was reduced to one. The representation from CN and CP is unchanged from the original bill. The representation of the Great Lakes is unchanged.

**Senator Asselin:** You are referring to subparagraph (e)(iii) and subparagraph (e)(iv).

**Mr. Kroeger:** Yes, and subparagraph (v) for the Great Lakes and subparagraph (vi) for the process elevator licensees. Subparagraph (vii) was added in the house committee and approved by the House of Commons. Subparagraph (viii) is again the change. The original clause provided for representation by feed grain users outside what is called the western division, which is essentially British Columbia, Ontario and Quebec. The house committee changed that representation in two ways. First, they concluded that the representation of the feed grain users from outside the so-called western division should be provided by the Livestock Feed Board of Canada, as in this bill. Secondly, because regular feed grain is consumed in western Canada and feed grain users from the west should also have representation, that is the other part of the representation provided for in subparagraph (e)(viii).

The other change is on page 3 under clause 3(d). I believe the original clause provided for three representatives of grain producers at large. The house committee changed that to four, and these members, as honourable senators will see, are to be elected. As a result of the amendment in the house committee, the bill specifies that two of those representatives shall come from Saskatchewan which accounts for 50 per cent of grain production. With those pluses and those minuses we end up with a committee of 21 which was what the original bill called for. Shall I continue, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Senator Bonnell?

**Senator Bonnell:** Before we move on to another clause, I should like to refer to the definition of the word "export." Am I correct in understanding that that does not include shipping

*[Traduction]*

**Le sénateur Asselin:** Je préférerais avoir l'explication tout d'abord. Si vous dites que la disposition a été modifiée de cette façon, j'aimerais savoir ce que prévoyait l'article initial.

**M. Kroeger:** Si vous le permettez, je vais faire un historique de l'article en question. La version initiale du projet de loi, tout comme la version qui est actuellement devant le comité, prévoyait six membres, représentant chacun l'un des six plus importants titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs. Le comité permanent de la Chambre a réduit ce nombre à trois. Puis il a été à nouveau porté à six. Le nombre de membres et la composition ont été ramenés à ce qui avait été prescrit à l'origine. Certains députés étaient d'avis que les grandes entreprises céréalières, particulièrement les groupes de producteurs de blé, auraient une représentation excessive, ce qui a donné lieu à la réduction, mais après examen plus poussé, on a conclu qu'il faudrait s'en tenir au nombre proposé à l'origine.

Le sous-alinéa e)(ii) de la version initiale du projet de loi prévoyait deux membres représentant les titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs primaires, et ce chiffre a été réduit à 1. Le nombre de représentants du CN et du CP est le même que dans la version initiale. La représentation des transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs est restée la même.

**Le sénateur Asselin:** Vous parlez des sous-alinéas e)(iii) et e)(iv).

**M. Kroeger:** Oui, et du sous-alinéa (v) pour les transporteurs opérant sur les Grands Lacs et le sous-alinéa (vi) pour les titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs de transformation. Le sous-alinéa (vii) a été ajouté par le comité de la Chambre et a été approuvé par la Chambre. Le sous-alinéa (viii) constitue la modification. L'article initial prévoyait la représentation des utilisateurs de grain de provenance établis à l'extérieur de ce qu'on appelle la division de l'Ouest, qui désigne essentiellement la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec. Le comité de la Chambre a modifié cette représentation de deux façons. Premièrement, il a conclu que les utilisateurs de grain de provenance devraient être représentés par l'Office canadien des provenances, comme il est stipulé dans le présent projet de loi. Deuxièmement, étant donné que les grains de provenance ordinaires sont consommés dans l'Ouest du Canada et que les utilisateurs de l'Ouest devraient également être représentés, un autre représentant a été prévu au sous-alinéa e) (viii).

L'autre modification se trouve à la page 3, à l'alinéa 3d). Je crois que l'article prévoyait à l'origine trois représentants pour les producteurs de grain en général. Le comité de la Chambre a porté ce nombre à quatre, et comme les honorables sénateurs le constateront, ces membres doivent être élus. Suite à la modification apportée par le comité de la Chambre, le projet de loi stipule que deux de ces membres doivent représenter la Saskatchewan, qui produit 50 p. 100 du grain. Avec ces ajouts et ces retrais, nous aboutissons à un comité de 21, comme le prévoyait le bill original. Est-ce que je continue, monsieur le Président?

**Le président:** Sénateur Bonnell?

**Le sénateur Bonnell:** Avant de passer à un autre article, j'aimerais revenir à la définition du mot «exportation». Si je comprends bien, ce mot ne comprend pas l'expédition par les



[Text]

through the Great Lakes or Hudson Bay but just through British Columbia?

**Mr. Kroeger:** The bill prescribes that in order to qualify for the statutory rate, grain which is westbound must be for export as described in the clause that I was discussing a few moments ago. Grain that is moving eastward does not have to be for export as long as it goes all the way to Armstrong or to Thunder Bay. In other words, grain can be for consumption in eastern Canada and the statutory rate applies up to Armstrong or Thunder Bay, and then normal rates apply from there on. The stipulation for "export" applies only for westbound shipments and shipments bound for Churchill.

**Senator Bonnell:** Referring to the definition of "grain," I notice a lot of new grains added under Schedule I, such as barley, crushed; barley, pearl; barley, pot; barley sprouts and so on. Under that definition of "grain" there is mention of the western division, but there is no definition of what the western division is. Could you define that?

**Mr. Kroeger:** The western division is defined in the Canada Grains Act. There is a clause in the bill which stipulates that all definitions in that act apply here. Essentially, it is the three prairie provinces.

**The Chairman:** Are there any other questions?

The next amendment is on page 6, clause 10(3)(c) under the marginal notation "Observer at meetings."

**Mr. Kroeger:** The original bill clearly specified that the minister could have a representative with observer status at meetings of the committee. The committee of the house added paragraph (b) which stipulates that the producers of essentially specialty crops should be authorized to attend meetings of the committee as observers, and then the house added a further amendment, which is subclause (3)(c), which refers to a person representing labour. In both cases the method of selection is left to the judgment of the minister.

**Le sénateur Leblanc:** Monsieur le président, à l'article 10(3)b), l'on dit:

nommer une personne qui, à son avis, représente les producteurs de céréales de la division de l'Ouest dont l'expédition ne nécessite par de livret de permis de la Commission canadienne du blé,

L'on veut dire «pas», je suppose?

**Le président:** Oui, c'est «pas».

**M. Kroeger:** C'est une erreur d'orthographe.

**Le sénateur Leblanc:** Très bien.

**The Chairman:** Are there any other questions on this clause? The next amendment is to clause 34(1) at page 17.

**Mr. Kroeger:** Two kinds of changes are reflected in this definition of the Crow Benefit. The first, which is reflected in (a) derives from the fact that the original bill failed to secure passage before the beginning of 1983-84 crop year on August 1 last.

[Traduction]

Grands Lacs ou la baie d'Hudson mais seulement par la Colombie-Britannique?

**M. Kroeger:** Le projet de loi stipule que pour bénéficier des tarifs statutaires, le grain en direction de l'Ouest doit être destiné à l'exportation, comme le dit l'article dont je parlais il y a quelques instants. D'autre part, le grain en direction de l'Est ne doit pas nécessairement être destiné à l'exportation pourvu qu'il se rende à Armstrong ou à Thunder Bay. En d'autres termes, ce grain peut être destiné à la consommation dans l'Est du Canada et les tarifs statutaires s'appliquent jusqu'à Armstrong ou Thunder Bay, puis les tarifs normaux s'appliquent à partir de là. La disposition relative à l'exportation s'applique uniquement au grain en direction de l'Ouest. Excusez-moi, j'aurais dû ajouter Churchill.

**Le sénateur Bonnell:** En ce qui concerne la définition de «grain», j'ai remarqué que l'Annexe I contient un bon nombre de nouveaux grains, comme l'orge broyée, l'orge perlée, l'orge mondée, les germes d'orge, etc. Dans cette définition de «grain», on fait mention de la division de l'Ouest mais on ne définit nulle part cette dernière. Pouvez-vous la définir?

**M. Kroeger:** La division de l'Ouest est définie dans la Loi sur les grains du Canada. Un article de notre projet de loi stipule que toutes les définitions de cette loi s'appliquent ici. Essentiellement, il s'agit des trois provinces des Prairies.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

Le prochain amendement se trouve à la page 6, alinéa 10(3)c), à la référence marginale intitulée «Observateur».

**M. Kroeger:** Le projet de loi original stipulait clairement que le ministre pouvait nommer un observateur aux réunions du comité. Le comité de la Chambre a ajouté l'alinéa b) qui stipule que les producteurs de cultures essentiellement spécialisées devraient être autorisés à participer aux réunions du comité en tant qu'observateurs, ce à quoi la Chambre a ajouté un nouvel amendement, l'alinéa 3c), qui fait mention d'une personne représentant les syndicats. Dans les deux cas, le mode de sélection est laissé au jugement du ministre.

**Senator Leblanc:** Mr. Chairman, the French version of section 10(3)b) says:

nommer une personne qui, à son avis, représente les producteurs de céréales de la division de l'Ouest dont l'expédition ne nécessite par de livret de permis de la Commission canadienne du blé,

The word "pas" is meant, I suppose?

**The Chairman:** Yes it is.

**Mr. Kroeger:** It is an error of spelling.

**Senator Leblanc:** All right.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions sur cet article? Le prochain amendement concerne le paragraphe 34(1) de la page 17.

**M. Kroeger:** Cette définition de la subvention du Nid-de-Corbeau tient compte de deux modifications. La première, dont fait état l'alinéa a), tient au fait que le projet de loi original n'a pas été adopté avant le début de la campagne agricole de 1983-1984, soit le 1<sup>er</sup> août dernier.

*[Text]*

Therefore, the intention of the government is to provide payments to the railways to compensate them for their losses in moving grain from the period August 1 to January 1 by way of appropriations which will be presented to Parliament in the next supplementary estimates.

Therefore, the amount provided in (a) covers railway losses only for the period from January 1, 1984, to August 1, 1984, which is the balance of that crop year.

Secondly, it has been necessary to amend all the numbers in (a), (b), (c) and (d) to take account of the fact that the Crow Benefit has been enlarged slightly by approximately \$7 million. The reason for that is that the original Crow Benefit was \$651.6 billion. That covered the shipment of 31.1 million tonnes of the originally specified Crow grains.

The decision to increase the number of grains which qualified for the statutory rate made it necessary to enlarge the size of the Crow Benefit to avoid a dilution, and made it necessary to increase the specified number of tonnes from 31.1 to 31.6. We will deal with the relevant clause in a few minutes.

This is, in a sense, a consequential set of amendments to the more fundamental decisions to add specialty grains to the schedule.

**Senator Riley:** I have a question which relates to clause 31.1(a). Did I understand you to say that this is to reimburse the railways for losses already sustained?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Riley:** Does that mean that it is going to be a retroactive payment?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Senator Riley:** Will the farmers benefit?

**Mr. Kroeger:** I am sorry; this will not be retroactive. If I understand the substance of the senator's question correctly, he has grasped the situation which exists, and that is, the railways are already being compensated by appropriation for their losses and that, as of January 1, the Crow Benefit becomes a statutory payment.

**Senator Asselin:** That will be in addition to what they have received already.

**Mr. Kroeger:** The calculations seek to identify the full amount of railway losses by moving grain. The losses for the period from August 1, 1983 to December 31, 1983 will be covered by an Appropriations Act presented to Parliament. The amount specified in (a) is a statutory payment.

**Senator Asselin:** Will that be in addition?

**Mr. Kroeger:** It will not be in addition; it will follow on the payments that are to be made by appropriation. In other words, the appropriation covers the period from August 1 to January 1, and the statutory payment covers the period January 1 to August 1, 1984.

*[Traduction]*

Par conséquent, l'intention du gouvernement est d'indemniser les chemins de fer pour leurs pertes au titre du transport des grains pour la période du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> janvier grâce à des affectations de crédits qui seront présentées au Parlement à l'occasion du prochain budget supplémentaire.

Ainsi, les montants prévus à l'alinéa *a*) couvrent les pertes des chemins de fer uniquement pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 1984 au 1<sup>er</sup> août 1984, soit le solde de la campagne agricole de cette année-là.

Deuxièmement, il a été nécessaire de modifier tous les montants des alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*) pour tenir compte du fait que la subvention du Nid-de-Corbeau a été augmentée, légèrement, de quelque 7 millions de dollars. Cela parce que la subvention originale était de 651,6 millions de dollars, lesquels payaient l'expédition des 31,1 millions de tonnes de grain visées à l'origine dans la loi du Nid-de-Corbeau.

La décision d'augmenter le nombre de catégories de grains admissibles au tarif statuaire a nécessité une augmentation de la subvention du Nid-de-Corbeau, pour éviter une dilution des crédits, et nous a obligé à augmenter le nombre prescrit de tonnes de 31,1 à 31,6 millions. Nous aborderons l'article pertinent dans quelques minutes.

Voilà donc, d'une certaine façon, une série d'amendements qui découlent directement des décisions plus fondamentales d'ajouter d'autres catégories de grains à l'annexe.

**Le sénateur Riley:** J'ai une question qui concerne l'alinéa 31.1*a*). Avez-vous bien dit qu'il vise à rembourser les chemins de fer pour les pertes déjà subies?

**M. Kroeger:** Exact.

**Le sénateur Riley:** Cela signifie-t-il qu'il s'agira d'un paiement rétroactif?

**M. Kroeger:** C'est cela, monsieur.

**Le sénateur Riley:** Les agriculteurs en profiteront-ils?

**M. Kroeger:** Excusez-moi, il ne sera pas rétroactif. Si j'ai bien compris la substance de la question du sénateur, il a saisi la situation existante, c'est-à-dire que les chemins de fer sont déjà dédommagés de leurs pertes par des affectations de crédits et, à partir du 1<sup>er</sup> janvier, la subvention du Nid-de-Corbeau devient un paiement statuaire.

**Le sénateur Asselin:** Elle s'ajoutera à ce qu'ils ont déjà reçu.

**M. Kroeger:** Les calculs visent à déterminer le montant total des pertes subies par les chemins de fer au titre du transport des grains. Les pertes pour la période du 1<sup>er</sup> août 1983 au 31 décembre de la même année seront couvertes par une loi portant affectation de crédits qui sera présentée au Parlement. Le montant spécifié en *a*) est un paiement statuaire.

**Le sénateur Asselin:** S'ajoutera-t-il aux autres?

**M. Kroeger:** Non; il suivra les paiements qui doivent être versés par une affectation de crédits. En d'autres termes, l'affectation de crédits couvre la période du 1<sup>er</sup> août au 1<sup>er</sup> janvier, et le paiement statuaire couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> août 1984.



[Text]

It is not additional in the sense that you do not add this money on for the period from August 1 to December 31, but it continues the payments under a different system.

**Senator Asselin:** The same amount as before?

**Mr. Kroeger:** The same rate of payment per tonne.

**Senator Bielish:** I was going to say that it is finishing up one crop year.

**Mr. Kroeger:** That is right.

**Senator Riley:** I take it, then, that the railways will receive no more money than they would otherwise receive for the crop year 1983-84?

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Senator Riley:** Exactly the same amount.

**Mr. Kroeger:** That is right; it is just a different way of obtaining parliamentary authorization for the payment. There is no double counting or double payment to the railways.

**Senator Riley:** You mean double-dipping?

**Mr. Kroeger:** No, the intention is to simply continue the method of payment but on a different basis.

**Senator Asselin:** How do you explain the increase in the year after? For the year 1984-85, the amount is \$599.6 million. How do you explain that?

**Mr. Kroeger:** The level of full compensation to the railways for the base year—and I can come back to the definition of the base year which is 1981-82—would have been \$658.6 million. However, the system of compensation is being phased in. The railways in year one do not get full compensation nor do they for year two or year three. It is being phased in. They reach a level of full compensation only in 1986-87.

If I can provide a technical explanation, the basis for that is that railway costs are divided into two categories. There are variable costs which fluctuate with the amount of grain moved, and then there are constant costs. You get a contribution to constant costs, which is built into the freight rate.

The contribution in the first year is 0 per cent of the variable costs. The contribution in the second year is 25 per cent; in the third year it is 50 per cent; and in the fourth year it is 75 per cent. Finally, in the year 1986-87, the phase-in is complete, and the railways are at a level of full compensation; hence, the growth of the figures as between (b) which is \$599.6 million, and (c) which is \$629.1 million.

**Senator Leblanc:** What will they receive after 1986-87? Is this a maximum?

**Mr. Kroeger:** That is the Crow Benefit. There are two components here insofar as payments by the government are concerned. What we are talking about here for the moment is payments that Parliament is asked to authorize the government to make.

[Traduction]

Il ne s'ajoute pas dans le sens que vous n'ajoutez pas cet argent pour la période du 1<sup>er</sup> août au 31 décembre, mais les paiements se continuent en vertu d'un régime différent.

**Le sénateur Asselin:** Le même montant qu'auparavant?

**M. Kroeger:** Le même tarif par tonne.

**Le sénateur Bielish:** J'allais dire qu'il met fin à une campagne agricole.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Par conséquent, je suppose que les chemins de fer ne recevront pas d'autre argent que ce qu'ils auraient autrement reçu pour la campagne agricole de 1983-1984?

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Riley:** Exactement le même montant.

**M. Kroeger:** C'est cela; c'est tout simplement une façon différente d'obtenir une autorisation parlementaire pour le paiement. Il n'y a pas de compte double ou de paiement double pour les chemins de fer.

**Le sénateur Riley:** Vous voulez parler d'une sorte de «double ration»?

**M. Kroeger:** Non, il s'agit simplement de continuer les paiements mais sur une base différente.

**Le sénateur Asselin:** Comment expliquez-vous l'augmentation de l'année d'après? Pour l'année 1984-1985, le montant est de 599,6 millions de dollars. Comment expliquez-vous cela?

**M. Kroeger:** Le niveau de l'indemnisation totale des chemins de fer pour l'année de référence—1981-1982—aurait été de 658,6 millions de dollars. Toutefois, le régime d'indemnisation entrera en jeu graduellement. La première année, les chemins de fer n'auront pas d'indemnisation totale, ni la deuxième, ni la troisième année. Ce sera graduel. Ils n'obtiendront une indemnisation entière qu'en 1986-1987.

Permettez-moi de vous donner une explication technique; la base de ce raisonnement est que les coûts des chemins de fer sont divisés en deux catégories. Il y a les coûts variables qui fluctuent selon la quantité de grains transportés et il y a les coûts fixes. Il s'agit d'une contribution à l'égard des coûts fixes, qui sont intégrés à la structure des tarifs de marchandises.

La contribution de la première année s'élève à 0 p. 100 des coûts variables; celle de la deuxième année à 25 p. 100; celle de la troisième année à 50 p. 100 et celle de la quatrième année à 75 p. 100. Enfin, pour l'année 1986-1987, l'intégration est complète et les chemins de fer obtiennent une indemnisation totale; ce qui explique la croissance des montants de b) 599,6 millions de dollars à c) 629,1 millions.

**Le sénateur Leblanc:** Combien toucheront-ils après 1986-1987? Est-ce un maximum?

**M. Kroeger:** C'est la subvention du Nid-de-Corbeau. Les paiements versés par le gouvernement se répartissent en deux volets. Celui dont vous parlez ici concerne les paiements que le Parlement autorisera le gouvernement à verser.



## [Text]

The government payments to the railways have two components. One of them is this fixed amount, the Crow Benefit, which is \$658.6 million. Elsewhere in the bill, there is a commitment that the government will bear a certain share of cost increases above and beyond this base figure of \$658.6 million. I can elaborate on that explanation if honourable senators desire. It means that the government then annually pays this base figure after 1986-87. It always pays \$658.6 million.

On top of that, it pays some share of future cost increases. Elsewhere in the bill there is a definition of how that share is calculated.

**Senator Leblanc:** And this share will be calculated every year?

**M. Kroeger:** Yes, that is correct, on the basis of what the railway's costs are. The bill provides a formula for the sharing of increases in railway costs as between producers and government.

**Senator Leblanc:** So that means that this figure of \$658.6 million for the year 1986-87 is a minimum for subsequent years?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Leblanc:** Could we pay more than that?

**Mr. Kroeger:** Yes, that is correct.

**Senator Leblanc:** We know that it might vary, but we will pay at least \$658.6 million.

**Senator Steuart:** Is the safety net for anything beyond 3 per cent inflation and 6 per cent inflation included in the variable costs?

**Mr. Kroeger:** I would make a distinction. We are talking here about the Crow Benefit only. Elsewhere, when the bill deals with the so-called safety net, it provides a rider to the general provision having to do with cost sharing. In other words, the bill states that the producer picks up the first three percentage points of inflation in each of the first years. The producer then picks up the first six percentage points of inflation in all of the years thereafter, and that would be the normal régime. However, if there is a situation in which the cost of transportation as a percentage of the price of grain exceeds the specified maximum, then the cost sharing is adjusted by the so-called safety net provision. The safety net provision, therefore, is applicable in the clauses of the bill which deal with cost sharing. This merely defines the size of the base payment, as Mr. Lalonde put it, the minimum payment which is the Crow Benefit.

**Senator Riley:** On the matter of the Crow Benefit, I see that the bill states that from January 1 to July 31, 1984, the amount will be \$286 million; that is for seven months. The railway lines are not constructed yet, are they? Are the two lines constructed?

**Mr. Kroeger:** The basic explanation here is that these payments are not provided to enable the railways to carry out this, that or the next capital project, in terms of constructing a new line, building a tunnel or putting in switching equipment.

## [Traduction]

Les paiements du gouvernement aux chemins de fer se divisent en deux volets. L'un en est le montant fixe, c'est-à-dire la subvention du Nid-de-Corbeau, qui s'élève à 658,6 millions de dollars. Ailleurs dans le projet de loi, le gouvernement s'est engagé à assumer une certaine part de l'accroissement des coûts au-delà du montant de base de 658,6 millions de dollars. Si les sénateurs le souhaitent, je pourrai expliquer cela plus en détail. Cela signifie que le gouvernement paiera ce montant de base après 1986-1987. Il paiera toujours 658,6 millions de dollars.

En sus de cette subvention, il paiera une certaine partie des augmentations futures de coûts. Vous trouvez ailleurs dans le projet de loi une formule de calcul de cette part des coûts.

**Le sénateur Leblanc:** Et cette part sera calculée chaque année?

**M. Kroeger:** C'est exact, sur la base des coûts de chemins de fer. Le projet de loi prévoit une formule de partage des augmentations de coûts des chemins de fer entre les producteurs et le gouvernement.

**Le sénateur Leblanc:** Par conséquent, cela signifie que ce chiffre de 658,6 millions de dollars pour l'année 1986-1987 est un minimum pour les années subséquentes?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Leblanc:** Pourrions-nous payer davantage?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Leblanc:** Nous savons que le montant pourra varier, mais nous paierons au moins 658,6 millions de dollars.

**Le sénateur Steuart:** Le «filet de sécurité» pour les montants supérieurs à 3 p. 100 et 6 p. 100 d'inflation est-il inclus dans les coûts variables?

**M. Kroeger:** Je ferais une distinction. Nous ne parlons ici que de la subvention du Nid-de-Corbeau. Le filet de sécurité, dont il est question ailleurs dans le projet de loi, est une mesure additionnelle aux dispositions générales concernant le partage des coûts. En d'autres termes, le projet de loi stipule que le producteur reçoit les trois premières unités de pourcentage de l'inflation pour la première année puis, les six premières pour les années subséquentes selon le régime normal. Toutefois, si le coût du transport, par rapport au prix du grain, dépasse le montant maximal précisé, le partage de coûts est rajusté d'après la disposition concernant le filet de sécurité. Cette disposition s'applique donc aux articles du projet de loi relatifs au partage des coûts. Elle ne définit que le versement de base, comme M. Lalonde l'appelle, le montant minimal qui est la subvention du Nid-de-Corbeau.

**Le sénateur Riley:** En ce qui concerne la subvention du Nid-de-Corbeau, je constate que le projet de loi stipule que, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 1984, elle sera de 286 millions de dollars; c'est pour sept mois. Les voies de chemins de fer ne sont pas encore construites, n'est-ce pas? Les deux voies le sont-elles?

**M. Kroeger:** C'est tout simplement parce que ces versements ne servent pas à permettre aux compagnies de chemin de fer de

[Text]

These payments that are prescribed in the bill are simply to compensate the railways for moving grain. They constitute a transportation subsidy; that is all they are. It follows from that, however, that because of the improved level of revenues that the railways will receive, they will be making markedly increased investments, and in fact are already making them. There is no direct connection, however, between this level of payment and the specific investments that will be made by the railways.

There are other clauses of the bill which govern surveillance of railway investments and which give the minister certain powers with respect to railway investments. These payments are simply to compensate the railways for their losses. These payments simply constitute a subsidy.

**Senator Riley:** Do they go further than to compensate the railways for their losses? Will this \$286 million payment for the first seven months of 1984 be higher than the appropriation would have been for 1982, for example, bearing in mind inflation and so forth?

**Mr. Kroeger:** Yes. The formula would provide for a somewhat higher payment because, as I have said, there is a phase-in of the so-called contribution to constant costs. In the crop year of 1982-83, the railways got only their variable costs. They received a zero contribution towards constant costs. In the crop year 1983-84, they will receive one-quarter of the contribution towards constant costs. Therefore, the formula as of August 1, 1983, independently of cost in volume changes, would provide for a somewhat higher level of payment to the railways than that which they were getting as of August 1, 1982. All of these, however, represent shortfalls in terms of a defined level of adequate compensation. In other words, for the first four years the railways will be shortchanged.

**Senator Riley:** The railways will not be able to make a profit?

**Mr. Kroeger:** That would depend on the definition of "profit."

**Senator Riley:** I am thinking in terms of the year-end balance sheet.

**Mr. Kroeger:** The railways have made profits in past years and they will continue to make profits in future years.

**Senator Riley:** Has that been the case with respect to grain?

**Mr. Kroeger:** No, not with respect to grain.

**Senator Bonnell:** I have a question that has to do with the French translation of the bill. I notice that, in the English version, the Crow Benefit appears as the third point on the page under clause 34, after which the "estimated eligible costs" and so on are defined. In the translation, the "estimated eligible costs" are dealt with first and the Crow Benefit appears on the next page. Is there any reason for that?

[Traduction]

donner suite à des projets de capitaux, c'est-à-dire la construction d'une nouvelle voie, d'un tunnel ou l'installation d'aiguillages. Les versements prévus dans le projet de loi ne visent qu'à dédommager les compagnies de chemin de fer pour le mouvement du grain. Ce sont des subventions de transport, c'est tout. Toutefois, comme les compagnies de chemin de fer auront plus de rentrées, elles pourront investir davantage, ce qu'elles font déjà. Il n'y a pas de lien direct, toutefois, entre le niveau de versement et les investissements des compagnies de chemin de fer.

D'autres articles dans le projet de loi régissent les investissements des compagnies des chemin de fer et confèrent au ministre des pouvoirs à ce sujet. Les versements dont il est question ne font que dédommager les compagnies des pertes subies. Ce ne sont que des subventions.

**Le sénateur Riley:** Font-ils plus que dédommager les compagnies des pertes subies? Le montant de 286 millions de dollars versé pour les sept premiers mois de 1984 sera-t-il supérieur aux crédits de 1982, par exemple, si l'on tient compte de l'inflation et d'autres facteurs?

**M. Kroeger:** Oui. La formule permettra le versement d'un montant quelque peu supérieur en raison, comme je l'ai dit, de la contribution progressive aux coûts fixes. Pour la campagne agricole de 1982-1983, les compagnies de chemin de fer n'ont reçu que l'équivalent de leurs coûts variables. Ils n'ont rien reçu pour les coûts fixes. Pour la campagne agricole de 1983-1984, ils recevront un montant égal au quart de leurs coûts fixes. Par conséquent, la formule au 1<sup>er</sup> août 1983, indépendamment du coût dû aux différences de volume, permettrait aux compagnies de chemin de fer de recevoir un montant quelque peu supérieur à celui qu'ils ont reçu au 1<sup>er</sup> août 1982. Toutefois, aucune de ces subventions n'est suffisante. En d'autres termes, pour les quatre premières années, les compagnies de chemin de fer y perdront.

**Le sénateur Riley:** Elles ne pourront réaliser de profit?

**M. Kroeger:** Tout dépend de ce que l'on entend par «profit».

**Le sénateur Riley:** Je pense au bilan de fin d'année.

**M. Kroeger:** Les compagnies de chemins de fer ont réalisé des profits au cours des années passées et continueront d'en réaliser dans les années à venir.

**Le sénateur Riley:** En ont-elles aussi réalisé dans le cas du grain?

**M. Kroeger:** Non, pas dans le cas du grain.

**Le sénateur Bonnell:** J'ai une question à propos de la traduction française du projet de loi. Je remarque que, dans la version anglaise, la subvention du Nid-de-Corbeau est définie troisième lieu à l'article 34 avant, entre autres, les «coûts admissibles et estimatifs». Par contre, dans la version française, la définition des «coûts admissibles estimatifs» figure avant celle de la subvention du Nid-de-Corbeau qui est à la page suivante. Y a-t-il une raison?



[Text]

**Mr. Kroeger:** Yes; one proceeds in alphabetical order in each language.

**Senator Olson:** Mr. Chairman, I should like to clarify one matter with Mr. Kroeger. The amount of \$286 million, which progressively goes up over seven months to \$599 million and, over 12 months, to \$629 million, and so on, appears in that form so as to be more precise, so that it is well understood by those people who read the written records; that will bring it up to what is described as compensatory rates for the movement of grain at the end of that period. There is, then, no appreciable contribution to either overhead or profit, even at that level. Is that not correct?

**Mr. Kroeger:** The compensatory rate which exists at the end of the four-year phase-in includes a 20 per cent contribution to constant costs, which are, in effect, the undistributed costs of running a railway. These costs cannot be attributed to this, that or the next commodity, but are costs that the railway incurs. The taxes on the headquarters building of a railway would be an example of an undistributed cost, which is still a real cost that that railway incurred. At the end of a four-year phase-in, the railway will get a contribution to the constant costs which is expressed as a percentage of the railways' variable cost.

Secondly, the formula for the calculation of the railways' variable costs includes a provision for what is known as the cost of capital, which is the cost of borrowing money, and then a certain provision for a return on investments. On the other hand, this is a controlled system. Therefore, the railway does not have the scope to set its rates above the compensatory level to add a margin of straight profit, which a railway is able to do with certain other commodities where the rates are simply set on the basis of market forces and negotiations with the shippers.

**Senator Olson:** I should like to clarify one other point and that is the matter of these rates and getting to compensatory costs, including the calculation that has been mentioned. It seems to me that, in the discussions with the railway companies, while you are correct in suggesting that this is not a direct payment as a percentage of capital investment, it does come out of the negotiations in that it sets up a financial package or a financial background such that the investment which is committed by the railways can be made. I know there are other provisions in the bill, but to separate this completely, the railways do not need this sort of revenue to set up a financial capability to take care of the capital investments that they are more or less committed to make. Perhaps you might wish to clarify that matter slightly.

**Mr. Kroeger:** The concept, to begin with, is that the bill authorizes a certain level of payments by producers and a certain level of payments by government. The combination of those payments is made so as to provide a compensatory rate to the railways. The railways receive what is defined as full compensation for moving each tonne of grain. That is what the bill provides. Nevertheless the intent of compensating the railways in substantial measure is in fact to enable them to make a number of badly needed investments in the western railway system; and, in fact, both railways have made it clear in their

[Traduction]

**M. Kroeger:** Oui, les termes sont définis par ordre alphabétique dans chaque langue.

**Le sénateur Olson:** Monsieur le président, j'aimerais apporter une précision à M. Kroeger: la subvention de 286 millions de dollars, qui augmente progressivement pour atteindre, entre autres, 599 millions de dollars après sept mois et 629 millions de dollars après douze mois est ventilée de cette façon dans la loi pour être bien comprise de ceux qui la consulteront; elle indique les taux d'indemnisation des mouvements du grain jusqu'à la fin de cette période. La contribution pour les frais d'exploitation ou les profits n'est pas appréciable, même à ce niveau. N'est-ce pas exact?

**M. Kroeger:** Le taux d'indemnisation prévu à la fin des quatre années comprend une contribution de 20 p. 100 pour les coûts fixes qui représente, en fait, les coûts non répartis de l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer. Ces coûts ne peuvent être attribués à l'un ou l'autre produit, mais sont subis par la compagnie. La construction d'une voie ferrée par le siège social serait un exemple de coûts non répartis, mais qui sont des coûts réels subis par la compagnie. A la fin de la période de quatre ans, la compagnie de chemin de fer recevra une indemnisation pour ses coûts fixes constants égale à un certain pourcentage de ses coûts variables.

Deuxièmement, la formule utilisée pour le calcul des coûts variables des compagnies de chemin de fer tient compte du coût du capital, c'est-à-dire le coût d'emprunt, et d'un remboursement sur les investissements. Par contre, c'est un système contrôlé. Par conséquent, les compagnies n'ont pas la possibilité de demander des tarifs supérieurs à l'indemnisation pour s'assurer un profit net, ce qu'elles peuvent faire pour d'autres produits dont les tarifs dépendent uniquement des forces du marché et des négociations avec les expéditeurs.

**Le sénateur Olson:** J'aimerais apporter une autre précision au sujet de ces tarifs et du calcul des coûts d'indemnisation y compris le calcul évoqué. Il me semble que dans les discussions avec les compagnies, le tarif, qui comme vous le dites, n'est pas le paiement direct d'un pourcentage du capital investi, est fixé de façon à permettre aux compagnies de faire les investissements qu'elles se sont engagées à faire. Je sais qu'il y a d'autres dispositions dans le projet de loi, mais pour bien distinguer, les compagnies de chemin de fer n'ont pas besoin de ce genre de revenu pour être en mesure de faire les investissements de capital qu'elles se sont plus ou moins engagées à faire. Vous pourriez peut-être apporter quelques précisions à ce sujet.

**M. Kroeger:** Pour commencer, le projet de loi autorise les producteurs à faire certains paiements et le gouvernement à en faire d'autres. La somme des deux représente l'indemnisation versée aux compagnies de chemin de fer. Les compagnies de chemin de fer reçoivent ce qui est défini comme étant une indemnisation complète pour le mouvement de chaque tonne de grain. C'est ce que prévoit le projet de loi. Néanmoins, en fait, l'indemnisation substantielle des compagnies de chemins de fer vise à leur permettre de faire un certain nombre d'investissements absolument nécessaires au réseau de chemin de fer



[Text]

testimony before the House committee that the returns that they will get from moving grain and the returns that they can get from moving other traffic will in themselves be insufficient to finance in the near term the capital programs that they have to undertake, and they will both have to go to capital markets to borrow to engage in capital expenditures in excess of what they would be able to finance out of the normal revenues provided for in this bill and by the rest of the freight rate regime. Finally, as Senator Olson pointed out, elsewhere in the bill there are clauses to ensure that the railways do make the investments that will be needed to make future grain movements and other traffic movements in the system.

**Senator Bosa:** I have one question that is in two parts. Since these payments are made to the railways to compensate them for the cost of moving the grain, how do we determine the efficiency of the railways? For instance, how do we measure their efficiency in comparison with other railways? That is a factor. In addition, you said there are three parts which make up the payments made to the railways. There is the total cost of moving the grain, which consists of an overhead factor; the cost of borrowing for financing that particular operation; and then the actual cost itself, the per mile cost. How do you control the railways from jacking up their borrowing potential? Could they borrow up to 95 per cent of the capital invested in moving those commodities? I am not sure whether my question is clear.

**Mr. Kroeger:** I think I have the general import of it. I would answer it this way: Grain is only one of the commodities that the railways move. It accounts for roughly 20 per cent of their traffic. It would be financially foolish for the railways to go out and borrow excessive sums of money and expand their system in the hope of somehow charging that back to grain, or let their costs creep up to award excessively generous labour contracts, for example, in the hope of being able to recover that in their grain movements—because, in fact, grain is only one of the commodities they move. If you set the rate for a brakeman at an unrealistic level, then you have to pay that to all of your brakemen, whether they are handling coal, lumber, Japanese cars or fruit and vegetables. So the railways are subject to normal commercial disciplines to keep their costs to a minimum, in respect of labour, fuel, purchase of materials, and their borrowing. That is a slightly general answer to the question. Senator, would you repeat the first part of your question?

**Senator Bosa:** How do you determine the efficiency of the railway? How do you monitor that? You say they would be foolish if they did not do that; but since they get 20 per cent of the cost of moving the commodities which they move on that trunk, if that is going to be made up through grants by the government, then it certainly reduces the balance of moving the other goods.

[Traduction]

de l'Ouest; et, en fait, les deux compagnies de chemins de fer ont bien indiqué, dans les témoignages qu'ils ont fait devant le comité de la Chambre, que les recettes que leur procure le transport du grain et d'autres produits ne suffira pas à financer à court terme les programmes de capital qu'ils doivent entreprendre et elles devront toutes les deux emprunter sur les marchés de capitaux pour engager des dépenses supérieures à ce qu'elles seraient capables de financer seulement avec les rentrées autorisées par le présent projet de loi et par le transport d'autres produits. Enfin, comme le sénateur Olson l'a souligné, d'autres dispositions dans le projet de loi garantissent que les compagnies de chemins de fer feront les investissements nécessaires aux futurs mouvements du grain et d'autres produits.

**Le sénateur Bosa:** J'ai une question à deux volets à poser. Étant donné que ces paiements sont versés aux compagnies de chemins de fer pour les dédommager du coût du transport du grain, comment déterminons-nous le rendement des compagnies de chemin de fer? Par exemple, comment mesure-t-on leur rendement par rapport à d'autres compagnies? Premier point. Ensuite, vous avez indiqué que trois éléments composaient les versements faits aux compagnies de chemin de fer: le coût total du transport du grain, c'est-à-dire les frais d'exploitation, le coût d'emprunt pour le financement de cette activité et le coût réel par mille. Comment peut-on empêcher les compagnies de chemins de fer de souffler leur pouvoir d'emprunt? Pourraient-elles emprunter jusqu'à 95 p. 100 du capital investi dans le transport de ces denrées? Je ne sais pas si ma question est claire?

**M. Kroeger:** Je pense en avoir compris le sens général. Je vous dirai que le grain n'est qu'une des denrées transportées par ces compagnies. Le grain ne représente environ que 20 p. 100 de tout le transport qu'elles effectuent. Elles seraient imprudentes d'emprunter des sommes excessives pour étendre leur réseau dans l'espoir de se reprendre d'une façon quelconque sur le grain ou de laisser leurs coûts monter pour accorder des contrats de travail trop généreux, par exemple, dans l'espoir de récupérer des fonds par le transport du grain puisque le grain n'est qu'une seule des denrées qu'ils transportent. Le salaire irréaliste qu'elles offriraient à un garde-frein devrait l'être à tous les autres, qu'ils s'occupent du transport du charbon, du bois de construction, des voitures japonaises, des fruits ou des légumes. Les compagnies doivent respecter les contraintes commerciales normales pour réduire au minimum leurs coûts de main-d'œuvre, de carburant, d'achat de matériel et d'emprunt. C'est une réponse générale à votre question. Monsieur le sénateur, voudriez-vous répéter la première partie de votre question?

**Le sénateur Bosa:** Comment déterminez-vous le rendement d'une compagnie de chemin de fer? Comment le contrôlez-vous? Vous dites que les compagnies seraient imprudentes de trop emprunter; mais puisqu'elles récupèrent 20 p. 100 du transport des produits qui circulent sur cette grande ligne, grâce aux subventions du gouvernement, le coût de transport des autres produits est sûrement réduit.

[Text]

**Mr. Kroeger:** The question of efficiency in grain movements is one that has been debated a great deal. CN and CP, as handlers of bulk commodities, are among the most efficient railways in the world. The Coal Association of Canada, for example, states that CN and CP offer the cheapest rate per tonne kilometre of their product of any railway in the world.

**Senator Bosa:** But that does not answer my question.

**Mr. Kroeger:** That is a general observation regarding the efficiency of CN and CP.

**Senator Bosa:** How do you make a comparison? With what railway do you make the comparison—with a similar railway or a railway that makes a shorter run?

**Mr. Kroeger:** I was talking about the per tonne kilometre rate for a bulk commodity such as coal. A special situation applies in connection with efficiencies in the movement of grain, because, whereas in the movement of coal, potash, sulphur or forest products the railways have a very wide measure of freedom to judge how to move that traffic, to determine the most cost-effective way of moving it, and to pursue every kind of efficiency that is open to them, in the case of grain they do not have that freedom. It is a very controlled system and the railways can only do what past statutes and this proposed legislation allow them to do. For example, there is an extensive network of branch lines in western Canada, and, if I can draw the contrast, in the case of movement of cattle, most of the cattle pickup points in western Canada have now disappeared. There is a small number of points left from which the railways can pick up cattle. When I was growing up in Alberta every little town had its stock yards; the cattle were driven in, herded into the boxcars and taken away. That is no longer the case. I am told that Canadian National now have only five pickup points for cattle left in Alberta, whereas in terms of grain I should think the number might be 300.

CN and CP do not have the option of abandoning those lines. They cannot stop servicing those country elevators. Therefore their ability to achieve efficiencies is very limited. They can only move the lower-cost forms of shipment to the extent that the regulatory system allows them to. So that general consideration is very important and relevant to this bill. That being said, there are certain provisions in the bill, which I will be pleased to discuss if required, which in effect put the railways in a situation where they are going to be competing with each other, and whichever railway reduces its costs most effectively will make the most money. So there is a built-in incentive in this regime for each of the railways to reduce its costs as far as it can. The intent, therefore, is that the railways will be as efficient as they can be made to be in future years, but the limit on their efficiency will always be the regulatory system, which, in effect, precludes them from achieving certain kinds of efficiency which they would otherwise seek.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I do not want to belabour this point, but the statement was made that the railways will have to be able to bear the capital cost of programs. Mr. Kroeger, I presume you meant starting now. For capital programs, that means they will have to borrow money.

[Traduction]

**M. Kroeger:** La question du rendement des mouvements de grain a été beaucoup débattue. Le CN et le CP, qui livrent des marchandises en vrac, ont l'un des meilleurs rendements au monde. L'association charbonnière canadienne, par exemple, indique que ces deux compagnies offrent le taux de transport d'une tonne au kilomètre le plus bas au monde pour leurs produits.

**Le sénateur Bosa:** Mais ça ne répond pas à ma question.

**M. Kroeger:** C'était une observation générale sur le rendement de CN et de CP.

**Le sénateur Bosa:** Comment établissez-vous une comparaison avec quelle compagnie de chemin de fer faites-vous la comparaison, une compagnie analogue ou une qui effectue des trajets moins longs?

**M. Kroeger:** Je parle du tarif d'une tonne au kilomètre pour le transport d'une marchandise en vrac comme le charbon. Le cas du mouvement du grain est particulier, parce que dans le cas du charbon, de la potasse, du soufre et des produits forestiers, les compagnies de chemin de fer ont une très grande marge de manœuvre pour déterminer comment les transporter, choisir le mode de transport le plus rentable et adopter les méthodes de leur choix, latitude qu'elles n'ont pas dans le cas du grain. C'est un système très contrôlé et les compagnies doivent s'en tenir aux dispositions des lois antérieures et à celles du présent projet de loi. Par exemple, il y a un vaste réseau d'embranchements dans l'Ouest canadien; si je peux faire un parallèle avec le transport du bétail, la plupart des points de collecte du bétail dans l'Ouest du pays n'existent plus aujourd'hui. Il ne reste qu'un petit nombre d'arrêts. En Alberta, dans ma jeunesse, toutes les petites villes avaient leurs parcs à bestiaux où l'on conduisait les troupeaux pour les faire transporter par wagons couverts. Ce n'est plus le cas. On m'a dit que le Canadien national n'avait plus que cinq points de collecte pour le bétail en Alberta, tandis que pour le grain, je crois qu'il y en a 300.

Le CN et le CP ne peuvent abandonner ces voies. Ils ne peuvent arrêter de desservir les petits éleveurs. Il leur est donc plus difficile de donner un bon rendement. Elles ne peuvent que recourir aux modes de transport les moins coûteux permis par le système de réglementation. Cette observation est très importante et utile dans le cas du présent projet de loi. Ceci dit, il y a des dispositions dans le projet de loi, dont je veux bien discuter au besoin, qui placent les compagnies de chemin de fer en concurrence les unes avec les autres et celle qui peut offrir les coûts les plus rentables fait le plus de profit. Le régime les incite donc à réduire leurs coûts au maximum. Dans les années à venir, elles fourniront le meilleur rendement possible compte tenu du système de réglementation qui, en fait, les empêche de donner le rendement qu'elles pourraient donner autrement.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, je ne vais pas m'éterniser sur cette question, mais on a dit que les compagnies de chemin de fer devraient assumer le coût en capital des programmes. Monsieur Kroeger, je présume que vous vouliez



[Text]

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Riley:** They cannot go beyond a certain net ratio or they would lose all their stockholders. If you know the CP balance sheet of the mother company, you will realize that their net ratio is not all that high. So you can make allowance for them to borrow more money. The cost of the capital program is over that period—up until 1986-87?

**Mr. Kroeger:** The concept of the cost of capital is an intricate and technical one. Basically, cost of capital, if I understand it correctly—and we have some experts at CTC whom I could bring to the next meeting of the committee to discuss the matter, if you wish—involves capital investment which cannot be financed out of earnings and the company has to borrow. If it has to borrow at 14 per cent, it has to earn at least 14 per cent or it is losing money in interest costs.

**Senator Riley:** They would not pay dividends.

**Mr. Kroeger:** Then there is an allowance above the basic interest cost, if you like, which reflects a return on investment to the company. The size of the appropriate return is governed in part by the degree of risk involved in making the investment, which is true of any capital investment.

As for the period, if you borrowed money for 20 years in 1974, the cost of capital would be built into your cost base until 1994. So there is no one answer to the question of what is the term of these capital costs.

**Senator Riley:** By 1986-87, when the railways are receiving \$658.6 million plus the railway lines—

**Mr. Kroeger:** What do you mean by “plus the railway lines?”

**Senator Riley:** Isn't the government building new lines for the railways?

**Mr. Kroeger:** No, the railways will build them.

**Senator Riley:** In total?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Senator Riley:** With no additional funds other than this \$658.6 million?

**Mr. Kroeger:** That's right. The railways will undertake their capital programs on the basis of their returns from all commodities other than grain, which are largely arrived at on a commercial basis, plus their returns from moving grain, which will come in part from grain producers and from the federal government subsidy. With those revenues the railway companies will undertake all the investments that are needed either to improve the efficiency of the existing lines or to build new lines. It will be the judgment of the railways in the first instance that will determine what investments are made in

[Traduction]

dire à partir de maintenant. Pour les programmes de capital, les compagnies devront emprunter.

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Ils ne peuvent dépasser un certain pourcentage net sans risquer de perdre tous leurs actionnaires. Si vous prenez connaissance du bilan de la société mère du CP, vous constaterez que son pourcentage net n'est pas tellement élevé. Par conséquent, il est à prévoir que la société empruntera davantage. Le coût du programme d'investissement est calculé sur quelle période? Est-il amorti jusqu'en 1986-1987?

**M. Kroeger:** La notion de coût du capital est plutôt complexe. Fondamentalement, si j'ai bien compris, et je pourrais, si vous le désirez, amener avec moi certains spécialistes de la CTC à l'occasion de la prochaine séance du comité, le coût du capital, donc, comporte un investissement de capitaux qui ne peut être financé par les recettes de la société et que cette dernière doit emprunter. Si le prêt est consenti à un taux de 14 p. 100, la société est donc tenue de réaliser au moins 14 p. 100 de recettes, sans quoi elle perd de l'argent en frais d'intérêt.

**Le sénateur Riley:** Elle n'aurait pas à payer de dividendes.

**M. Kroeger:** Alors, il y a une allocation prévue en sus des frais d'intérêt de base, si vous voulez, qui tient compte des recettes réalisées par la société à partir de cet investissement. L'importance des recettes nécessaires est dictée en partie par le degré de risque que comporte l'investissement en question, comme c'est le cas pour tout placement.

Quant à la période d'amortissement, si le prêt s'échelonne sur 20 ans à partir de 1974, le coût du capital se trouve intégré au coût de base jusqu'en 1994. Il est donc impossible de déterminer la durée de ces coûts en capital.

**Le sénateur Riley:** D'ici 1986-1987, lorsque les sociétés ferroviaires recevront \$658,6 millions, sans compter les nouvelles lignes...

**M. Kroeger:** Que voulez-vous dire par «sans compter les nouvelles lignes?»

**Le sénateur Riley:** Le gouvernement ne construit-il pas de nouvelles lignes de chemin de fer?

**M. Kroeger:** Non, ce sont les sociétés ferroviaires qui en construisent.

**Le sénateur Riley:** Elles seules?

**M. Kroeger:** Oui.

**Le sénateur Riley:** Sans financement supplémentaire autre que les \$658,6 millions?

**M. Kroeger:** C'est exact. Les sociétés ferroviaires entreprendront leurs programmes d'investissement à partir des revenus engendrés par le transport de toutes les marchandises, autres que le grain, qui sont soumis au taux commercial, plus les recettes réalisées à partir du transport du grain, qui proviennent en partie des frais versés par les producteurs de grain et en partie des subventions qui leur sont accordées par le gouvernement fédéral. Grâce à ces revenus, les sociétés ferroviaires pourront faire face à tous les investissements requis, que ce soit pour améliorer les lignes existantes ou pour en construire de nouvelles. La planification de ces différentes opérations sera



[Text]

what year. The only alternative to that would be for the government to try to get into the business of, to use an old phrase, running the railroads or deciding where the investments should be made, and it is unlikely that the government could do that as well as the corporate management of CP or CN.

**Senator Steuart:** So beyond the \$658.6 million in Crow Benefits and perhaps some other payments, the government will not be involved in giving any money to the railroads after this period to lay new track, to double track or build tunnels? Those will be the railways' responsibilities?

**Mr. Kroeger:** That is quite correct. An example is CP's tunnel in Rogers Pass, which has an estimated cost of about \$700 million and will take four years to build. The government will make no direct contribution to that project. Canadian Pacific will finance the project, determine the specifications, and contract the whole thing. To the extent they will have to borrow money for the project on the capital market, it will be their responsibility. All Canadian Pacific will receive from the federal government is a subsidy to cover part of the cost of moving the grain, while the other portion of the costs will be borne by western grain producers.

**Senator Asselin:** But they will receive some money from the government after this period, will they not?

**Mr. Kroeger:** Yes. The subsidy for the movement of grain is intended to be permanent, but there won't be any direct government payments for capital projects such as the tunnel in Rogers Pass.

**Senator Asselin:** So in answering Senator Steuart's question you are referring to capital projects?

**Mr. Kroeger:** I was dealing with Senator Steuart's point concerning capital projects. Of course, the Crow Benefit has no time limit. It will be paid annually for as long as this bill remains in force. Similarly, other payments, such as the sharing of future cost increases will apply in perpetuity.

The additional comment I should make is that there are two capital programs altogether outside the scope of this bill. One is for the purchase of hopper cars—a commitment which the government made for a three-year period ending in 1985 as a carry-over from a number of hopper car purchases in the 1970s and in the first part of this decade. These purchases are financed by appropriations which the Minister of Transport presents to Parliament. The other capital program is a government commitment to the branch line rehabilitation program. That was begun in 1977 and will continue until, perhaps, 1990. Those two capital programs are outside the scope of this bill.

**Senator Riley:** Coming back to the question of 1986-87, irrespective of subsequent years, will the railways be in a profit

[Traduction]

laissée à la discrétion des sociétés ferroviaires. Le gouvernement ne peut échapper à cette règle autrement qu'en s'immiscant dans les affaires des sociétés ferroviaires, ou en dirigeant lui-même les investissements, et il est peu probable qu'il possède, à cet égard, des compétences comparables à celles de la gestion du CP ou du CN.

**Le sénateur Steuart:** Outre les \$658,6 millions du Nid-de-Corbeau et peut-être quelques autres paiements, le gouvernement n'accordera donc, après cette période, aucun fonds aux sociétés ferroviaires pour la construction de nouvelles voies, le doublement de voies ou l'aménagement de tunnels? Toutes ces responsabilités seront confiées aux chemins de fer?

**M. Kroeger:** C'est exact. A titre d'exemple, prenons le tunnel du CP dans le col de Rogers, projet qui représente un coût estimatif de \$700 millions sur une durée de quatre ans. Le gouvernement n'accordera aucun financement direct pour ce projet. Le CP se chargera entièrement de financer le projet, d'en déterminer les conditions et d'accorder les contrats. Dans la mesure où la société devra emprunter des fonds sur le marché financier, ce projet demeurera son entière responsabilité. Le CP ne recevra, du gouvernement fédéral, qu'une subvention servant à couvrir une partie seulement des frais du transport du grain, l'autre partie sera assumée par les producteurs de grain de l'Ouest.

**Le sénateur Asselin:** Mais la société recevra tout de même des fonds du gouvernement après cette période, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Oui. La subvention accordée pour le transport du grain est établie de façon permanente, mais le gouvernement n'accordera aucun financement direct pour des projets d'investissement tels le tunnel du col de Rogers.

**Le sénateur Asselin:** Donc, pour répondre à la question du sénateur Steuart, vous voulez parler des projets d'investissement?

**M. Kroeger:** Je répondais simplement au point soulevé par le sénateur Steuart en ce qui a trait aux projets d'investissement. Bien entendu, le tarif du Nid-de-Corbeau ne comporte aucune limite de temps. Cette allocation sera versée annuellement, tant et aussi longtemps que la loi demeurera en vigueur. Parallèlement, d'autres paiements, tels le partage des augmentations de coûts, s'appliqueront à perpétuité.

Je devrais par ailleurs souligner qu'il existe actuellement deux programmes d'investissement qui échappent totalement à la portée de ce projet de loi. Le premier concerne l'acquisition de wagons-trémies, projet auquel le gouvernement s'était engagé pour une période de trois ans prenant fin de 1985, et qui donne suite à l'acquisition d'un certain nombre de wagons-trémies dans les années 70 et au début de la présente décennie. Ces acquisitions sont financées par des crédits soumis au Parlement par le ministre des Transports. Le second concerne l'engagement pris par le gouvernement à l'égard du programme de restauration des voies de service, qui a débuté en 1977 et se poursuivra jusqu'en 1990. Ces deux programmes d'investissement ne concernent pas le projet de loi qui nous intéresse.

**Le sénateur Riley:** Pour en revenir à l'année financière 1986-1987, indépendamment des années suivantes, les sociétés

[Text]

position with respect to the haulage of grain and no longer require subsidization?

**Mr. Kroeger:** They won't have to be subsidized, for their costs will be fully covered.

**Senator Riley:** And they would make a profit as well?

**Mr. Kroeger:** There is a provision, as I described earlier, for a return on investment as part of railway costs. However, in terms of the sort of margin of profit a railway can hope to earn on some shipments—for example, shipments of coal which is set on commercial terms, there is no allowance for a profit margin above and beyond the compensatory rate regimes provided for in this bill. I realize that I am using somewhat different terminology here, terminology that is not easy to relate to the more normal phrases, but it is the terminology that is always applied to railway costing. One talks about variable costs and constant costs. Within variable costs there are line-related and volume-related costs. Then in certain kinds of shipments with a commercial rate setting approach you can have, above and beyond that, a margin of profit. There is no provision for any such margin of profit in this bill.

**Senator Riley:** Do you mean that they will not make any profit?

**Senator Steuart:** Not on the movement of grain.

**Senator Riley:** That is what I am talking about. You are talking about the cost of servicing the debt through bond issues and certain types of shares. When you say that the Crow benefit will compensate the railways for additional costs, does that take into consideration the servicing of their debt in respect of capital costs for the haulage of grain?

**Mr. Kroeger:** There is a provision here for the cost of capital with respect to grain.

**Senator Riley:** So when you tell me that the bond issue on the debt will be spread over 20 years, the railways will be compensated for the increase in servicing the debt?

**Mr. Kroeger:** But they will still be paying their bonds over a 20-year period, or whatever the term is.

**Senator Riley:** But they will be getting compensation from the government?

**Mr. Kroeger:** They will be getting compensation for that part of it for moving grain.

**The Chairman:** Shall Clause 34 as amended carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next amendment is to clause 35(2), which is found on page 19 and deals with the base rate scale for distances exceeding 1,200 miles. Would one of you gentlemen please give us an explanation?

[Traduction]

ferroviaires réaliseront-elles des profits en ce qui concerne le transport du grain et parviendront-elles à passer des subventions?

**M. Kroeger:** Elles n'auront plus besoin de subventions étant donné que les coûts seront entièrement couverts.

**Le sénateur Riley:** Et elles seront en mesure de réaliser des profits?

**M. Kroeger:** Comme je l'expliquais tout à l'heure, il existe une disposition relative aux recettes engendrées par un investissement relatif aux frais de chemins de fer. Cependant, en ce qui concerne la marge de profit qui peut être escomptée par une société ferroviaire sur le transport du charbon, par exemple, qui est soumis au taux commercial, aucune allocation n'a été prévue pour cette marge de profit outre les régimes de taux compensatoires prévus dans ce projet de loi. Je sais que j'emploie ici des termes qui peuvent sembler inusités, mais c'est là le jargon qui s'applique à l'établissement des coûts du transport ferroviaire. Dans le domaine, on parle de coûts variables et constants. Les coûts variables se divisent en coûts liés d'une part aux lignes de chemin de fer et, d'autre part, au volume. Ensuite, en ce qui concerne le transport des marchandises auxquelles s'applique le taux commercial, il faut tenir compte de la marge de profit, positive ou négative. Le projet de loi ne comporte aucune disposition en ce qui concerne cette marge de profit.

**Le sénateur Riley:** Voulez-vous dire qu'aucun profit ne sera réalisé?

**Le sénateur Steuart:** Pas sur le transport du grain.

**Le sénateur Riley:** C'est bien ce qui m'intéresse. Vous parlez des frais de service de la dette par l'émission d'obligations, et de certains types d'actions. Lorsque vous dites que le taux du Nid-de-Corbeau aura pour effet de dédommager les sociétés ferroviaires de leurs frais supplémentaires, prenez-vous en considération le service de leur dette par rapport aux coûts en capital du transport du grain?

**M. Kroeger:** Le projet de loi comporte une disposition relative aux coûts en capital, pour ce qui est du transport du grain.

**Le sénateur Riley:** Alors, lorsque vous déclarez que l'émission d'obligations s'échelonne sur 20 ans, il va de soi que les sociétés ferroviaires seront dédommées de toute augmentation du service de la dette?

**M. Kroeger:** Mais elles demeurent tenues de rembourser leurs obligations sur une période de 20 ans ou autre délai fixé.

**Le sénateur Riley:** Elles recevront tout de même une certaine forme d'indemnisation du gouvernement?

**M. Kroeger:** Cette indemnisation s'applique uniquement au transport du grain.

**Le président:** L'article 34 modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le prochain amendement concerne le paragraphe 35(2), qui figure à la page 19 et traite des barèmes applicables aux distances supérieures à 1,200 milles. Quelqu'un pourrait-il expliquer?



[Text]

**Mr. Kroeger:** Schedule II of the bill describes what is called a base rate scale for distances in 25 mile segments up to a maximum of 2,200 miles. It is my understanding that at the moment there are no grain delivery points more than 2,200 miles from the point of destination. It was pointed out in the house committee that some day in the future there might be a point of origin of grain shipments which will be more than 2,200 miles from the point of destination. In that event clause 35(2) provides a formula for calculating the rate from any such point. The amendment merely takes account of a hypothetical possibility.

**The Chairman:** This base rate will be established by the commission?

**Mr. Kroeger:** Yes, that rate is to be established by the Canadian Transport Commission on the basis of the formula provided in clause 35(2).

**The Chairman:** Are there any questions with respect to this amendment?

**Senator Riley:** Can someone tell me why miles are being used instead of kilometres?

**Mr. Kroeger:** The Railway Act is written in terms of miles at the moment. All railway tariffs and rate schedules are expressed in miles. During the development of this bill we had some discussion as to whether or not we should try to express distances in kilometres and it was concluded that that would be impracticable. Until there is an omnibus bill, or at least a revision of the Railway Act to convert to metric, it is just not practical. Therefore, we really have no choice with respect to this bill as yet and we must conform to the imperial system.

**Senator Riley:** So then there are some metric exceptions besides those dealing with gasoline?

**Senator Bosa:** Is it just that you do not want to add any more irritants to the bill? Do you think it would make it harder to have this bill passed if miles were converted to kilometres?

**Mr. Kroeger:** The mere fact that the bill exists indicates a certain willingness to encounter some irritants. However, in this particular case it just did not make sense to express distances in metric terms in a bill dealing with grain transportation, when the Railway Act and all railway rate-making is still expressed in miles.

**The Chairman:** Are there any more questions with respect to this clause?

Is the clause as amended carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next amendment is found on page 20 at clause 37(2)(a), which deals with the percentage to be borne by the Government of Canada.

**Mr. Kroeger:** Clause 37(2)(a) in its original form, and even as found at present, is one of the intricate financial formulas which prescribe the way in which costs and payments are to be

[Traduction]

**M. Kroeger:** L'Annexe II du projet de loi décrit le barème de référence pour des distances réparties en tranches de 25 milles, jusqu'à concurrence de 2,200 milles. Je crois comprendre que pour l'instant, aucun point de livraison du grain n'est situé à plus de 2,200 milles de sa destination. Par contre, on a fait remarquer au comité de la Chambre qu'il pourrait, un jour, venir s'ajouter des points de destination situés à plus de 2,200 milles. Pour parer à cette éventualité, le paragraphe 35(2) prévoit une formule pour le calcul du taux applicable à ces distances. L'amendement répond uniquement à une situation hypothétique.

**Le président:** Le taux sera donc établi par la Commission?

**M. Kroeger:** Oui, c'est en effet à la Commission canadienne des transports qu'il incombera d'établir ce taux, au moyen de la formule prescrite au paragraphe 35(2).

**Le président:** Y a-t-il des questions sur cet amendement?

**Le sénateur Riley:** Quelqu'un peut-il m'indiquer pourquoi les distances sont exprimées en milles plutôt qu'en kilomètres?

**M. Kroeger:** Pour l'instant, la Loi sur les chemins de fer utilise comme référence les milles. Par ailleurs, tous les tarifs et barèmes de chemin de fer sont établis en milles. Au moment d'élaborer ce projet de loi, nous avons discuté de la possibilité d'exprimer les distances en kilomètres, et nous avons conclu que ce serait irréalisable. Jusqu'à ce qu'une loi d'ensemble ait pu être adoptée, ou du moins que la Loi sur les chemins de fer ait été révisée pour la conversion au système métrique, il serait vain de prendre une telle mesure. Par conséquent, nous n'avons d'autre choix, en ce qui a trait à ce projet de loi, que de nous conformer au système impérial.

**Le sénateur Riley:** Il existe donc certaines exceptions à l'application du système métrique, outre celle qui concerne la vente de l'essence?

**Le sénateur Bosa:** En fait, n'est-il pas simplement plus facile de laisser les distances en milles? Croyez-vous que le projet de loi trouverait davantage d'opposition si les distances étaient converties en kilomètres?

**M. Kroeger:** L'existence même de ce projet de loi témoigne d'une certaine volonté à faire face à cette opposition. Cependant, dans le cas qui nous intéresse, il n'était tout simplement pas logique d'exprimer la distance en kilomètres dans un projet de loi portant sur le transport du grain, alors que la Loi sur les chemins de fer et tous les barèmes existants sont déjà établis en milles.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions sur cet article?

L'article modifié est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le prochain amendement figure à la page 20, et concerne l'alinéa 37(2)a, portant sur le pourcentage à supporter par l'État.

**M. Kroeger:** Dans sa forme initiale, et même sous sa forme actuelle, l'alinéa 37(2)a constitue l'une des formules financières complexes qui déterminent le mode de calcul des coûts



[Text]

calculated. What was added to clause 37(2)(a) is found at line 16, where there is a reference to the shipper share limitation adjustment. The shipper share limitation adjustment is called the "safety net" in layman's language. In other words, the bill lays down a certain set of formulas for establishing how much the grain producer pays year over year as costs change. However, there is a limiting factor which is called the shipper share limitation. This means that the share of grain transportation costs borne by shippers cannot exceed a prescribed percentage of the price of grain at the ports. Since the introduction of the safety net concept required amendments to various of the financial formulas, the reference to shipper limitation became necessary in clause 37(2)(a).

**The Chairman:** Are there any questions, honourable senators?

**Le sénateur Leblanc:** On parle encore à cet endroit de la campagne agricole. Au tout début, j'avais suggéré une traduction. Est-ce que cette dernière a le même sens?

**Le président:** Cette traduction revient un peu partout dans notre rapport et on le mentionnera.

**M. Kroeger:** Nous pouvons expliquer le terme «campagne agricole». Si le comité désire entendre cette explication, M. Lefebvre se fera un plaisir de vous l'expliquer.

**M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général:** Monsieur le président, sur ce point précis, encore une fois, ceci a été dit à ce comité il y a peu de temps: la rédaction est parallèle et n'est pas une traduction. Les linguistes qui se sont penchés sur cette question ont pensé que «campagne agricole» n'était peut-être pas une jolie traduction, mais une jolie façon d'exprimer le sens précis de la langue anglaise. Je pense que nous utilisons à ce moment des mots qui ne collent pas à l'esprit anglais. Le mot étant défini en français comme il l'est en anglais, il n'y a pas de possibilité de confusion, puisqu'il s'agit d'une définition où on dit exactement ce que c'est. C'est une période de l'année qui est définie. Il n'y a pas de possibilité de difficulté d'interprétation dans ce sens.

**Le sénateur Asselin:** Quand à la période agricole, ce n'est pas exactement conforme.

**M. Lefebvre:** Nous pouvons l'entendre au même sens qu'une campagne électorale.

**Le sénateur Asselin:** Ce n'est pas du tout pareil.

**Le sénateur Leblanc:** C'est très différent.

**Le sénateur Asselin:** Mais c'est quand même très intéressant.

**Le président:** Le projet de loi peut quand même devenir une campagne électorale!

**Le sénateur Leblanc:** Cela peut être le sujet d'une campagne électorale.

**The Chairman:** Does the clause as amended in the other place carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

[Traduction]

et des paiements. L'ajout à cet alinéa figure à la 13<sup>e</sup> ligne et concerne le rajustement limitant la part des expéditeurs. Aux yeux du profane, ce rajustement représente une sorte de «soutien de sûreté». En d'autres termes, le projet de loi prévoit un ensemble de formules qui serviront à établir la part des frais que les producteurs devront payer chaque année au fur et à mesure que les frais changeront. Cependant, il y a un facteur limitatif qu'on appelle limite de la part de l'expéditeur. Cela signifie que la part des coûts de transport du grain assumée par les expéditeurs ne peut excéder un certain pourcentage prescrit à l'avance du prix du grain aux ports. Comme l'adoption du principe du filet de sûreté a requis des amendements à certaines des formules financières, il est devenu nécessaire de parler de la limite de la part des expéditeurs à l'alinéa 37(2)(a).

**Le président:** Avez-vous d'autres questions, honorables sénateurs?

**Senator Leblanc:** That section still uses the expression "campagne agricole". In the beginning, I suggested a translation. Does it have the same meaning?

**The Chairman:** That translation appears many times in our report and we will mention it.

**Mr. Kroeger:** We can explain the term "campagne agricole". If the committee wishes to hear that explanation, Mr. Lefebvre will be glad to give it to you.

**Mr. Denis Lefebvre, Gen Counsel:** Mr. Chairman, I wish to repeat on this particular point what has already been said before your committee a short time ago, that is that it is a parallel composition and not a translation. The language experts who studied that question thought that the term "campagne agricole" might not be a very nice translation but rather an elegant way to express the exact meaning of the English version. I think we are using terms that are not in conformity with the spirit of the English language. The French term having the same definition as the English term, there is no danger of confusion since it is the kind of definition where the meaning of the term is carefully explained. A certain period of the year is defined here. Any problem in the interpretation of that meaning is impossible.

**Senator Asselin:** What about "période agricole"? Is it not exactly the same thing?

**Mr. Lefebvre:** That could be mistaken for electoral campaign.

**Senator Asselin:** That's not the same thing at all.

**Senator Leblanc:** It is quite different.

**Senator Asselin:** But it still is very interesting.

**The Chairman:** The bill could become the subject of an electoral campaign!

**Senator Leblanc:** That may be the case right now.

**Le président:** L'article, tel qu'il a été modifié à l'autre endroit, est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

[Text]

**The Chairman:** The next clause amended in the other place is found at page 22. It is clause 39(1), which deals with the base year.

**Mr. Kroeger:** The amendment to clause 39 was to subclause (1)(a); the amount specified there, which is \$590 million, had to be increased. As I explained earlier, the total amount of the Crow Benefit had to be increased because of the addition of the specialty crops. The same increase had to be reflected in clause 39(1)(a). The reason the amount in 39(1)(a) goes up and the amount in (1)(b) does not is that there are more crops. This relates to what are called the volume related variable costs. It does not change the costs related to the existence of the lines; but if you are hauling more volume then that affects what are called volume related variable costs; hence, the revised figure of \$590 million. It is a consequential amendment resulting from the addition of the specialty crops which I referred to earlier.

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 39 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** The next amendment is on page 24, clause 43(3). Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** This in clause 43(3), which was added. Subject to correction from my colleagues, what happened here, I believe, is that clause 43 specifies the way in which you divide up the freight rate. Part of the freight rate is paid by the farmer at the elevator and the other part is paid by the government in direct payments to the railway. In the house committee, we had some discussion about rate changes that might arise under clause 45, and clause 45, in effect, says that the railways and the shippers can get together and negotiate a system of discounts so that the railways can charge less than the prescribed rate. They can never charge more, except in a few minor cases specified in the bill. However, the bill provides that, where the railways and shippers can find a way of reducing grain transportation costs, the railway can offer a discount.

In the house committee, when we discussed this system of rate discounting, it was concluded that the sole beneficiary of any discount should be the grain producer and not the government, so if you have a freight rate which is \$30.00 gross per tonne, \$18.00 of that is paid by the government and \$12.00 is paid by the grain producer. If you negotiate a \$2.00 per tonne discount, that discount would ordinarily be shared in the same ratio of 18 to 12 as the general freight rate is shared. However, as a result of a change in clause 2 that was made in committee, it was specified that the producer should be the sole beneficiary of any discounting. Therefore, on the system I described of a \$30.00 freight rate, the government pays \$18.00. There is a \$2.00 discount and the producers' share goes down to \$10.00. The government does not save any money.

[Traduction]

**Le président:** L'autre article qu'on a modifié à la Chambre se trouve à la page 22. Il s'agit du paragraphe 39(1) qui porte sur l'année de référence.

**M. Kroeger:** L'amendement a été apporté à l'alinéa (1)a) et il a fallu augmenter le montant qui y figure et le porter à 590 millions de dollars. Comme je l'ai expliqué plus tôt, il a fallu augmenter le montant total de la subvention du Nid-de-Corbeau parce qu'on a décidé de tenir compte des cultures spéciales. Il a fallu tenir compte de cela à l'alinéa 39(1)a). Si on a augmenté le montant prévu à l'alinéa 39(1)a) et non le montant prévu à l'alinéa (1)b), c'est parce que les cultures auxquelles il s'applique sont plus nombreuses. Cela tient à ce que nous appelons les coûts variables liés au volume du transport. Cela ne change en rien le coût qui découle de l'existence des voies ferrées, mais si les sociétés ferroviaires transportent un volume accru, cela modifie ce qu'on appelle les coûts variables liés au volume, d'où le chiffre révisé de 590 millions de dollars. L'amendement est une conséquence du fait qu'on a tenu compte des cultures spéciales dont j'ai parlé plus tôt.

**Le président:** Honorables sénateurs, l'article 39 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'autre disposition qui a été amendée, c'est-à-dire le paragraphe 43(3), se trouve à la page 24. Monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Le paragraphe 43(3) a effectivement été ajouté. Mes collègues me corrigeront si je me trompe, mais je crois que l'article 43 précise la façon dont les frais de transport seront divisés et répartis. Une partie du tarif de transport est assumée par les producteurs à l'élevateur à grains et l'autre partie incombe au gouvernement qui l'acquitte en versant directement les sommes aux sociétés ferroviaires. Le comité de la Chambre a discuté des changements aux tarifs qui pourraient survenir en vertu de l'article 45, lequel précise en effet que les sociétés ferroviaires et les expéditeurs peuvent négocier un système de rabais en vertu duquel les transporteurs pourraient imputer des frais inférieurs au tarif prescrit. Ils ne pourraient jamais exiger plus que le tarif prescrit, sauf dans quelques cas marginaux prévus dans le projet de loi. Cependant, le projet de loi prévoit que lorsque les sociétés ferroviaires et les expéditeurs peuvent trouver un moyen de réduire le coût du transport du grain, les transporteurs peuvent offrir des tarifs réduits.

Lorsque le comité de la Chambre a discuté de ce système, nous avons conclu que les réductions de tarif devraient profiter exclusivement aux producteurs de grains et non au gouvernement. Ainsi, si le tarif brut de transport est de 30 \$ la tonne, 18 \$ sont payés par le gouvernement et 12 \$ incombent aux producteurs. Si on négocie un rabais de 2 \$ la tonne, cette économie sera normalement partagée selon le même rapport de 18 à 12, comme le tarif de transport général. Cependant, en raison d'un changement qui a été apporté à l'article 2 par le comité, on a précisé que le producteur doit être le seul bénéficiaire de tout rabais. Par conséquent, sur un tarif de transport de 30 \$ la tonne, le gouvernement doit payer 18 \$. Il y a donc un rabais de 2 \$ et la part des frais imputée aux producteurs descend à 10 \$. Le gouvernement n'empêche rien.



[Text]

**Senator Asselin:** If there is a discount, the producer would benefit?

**Mr. Kroeger:** The producer is the sole beneficiary of any discounting. Then you come to clause 43(3) and that picks up another kind of freight rate reduction which is not a negotiated discount but it refers to a kind of freight rate reduction that you can get in clause 46. There are two kinds of rate reductions that are provided for in this part: One is what I have just referred to, the negotiated discount which is provided for in clause 45. However, you have always had in the grain transportation system, at least since the Act of 1925, a system of rate matching for what are called competitive and contiguous points. Subject to correction by Senator Steuart, an example of that would be Rosetown, Saskatchewan.

**Senator Asselin:** Does Senator Steuart confirm that?

**Senator Steuart:** I beg your pardon?

**Senator Asselin:** Do you know the place Mr. Kroeger is referring to?

**Senator Steuart:** I know Rosetown. yes, of course.

**Mr. Kroeger:** I believe that in Rosetown, there is both a CN line and a CP line. Say, for example, that the CN line was a little longer than the CP line in Rosetown, if you had to follow a strict rate per-tonne-mile system, CN would have to charge a higher rate than CP for moving grain from Rosetown to Vancouver. Therefore, clause 46 says that you can match the competition if you have two points that are very close together or indeed, as in the example I gave, in the same town; the railway with the higher rate can come down to match the rate of the other railway, and that is what is called the rate for competitive or contiguous points. This is a special kind of provision and, going back to 43(3), in effect what you have, then, is a system which, when you have a negotiated discount for the user as the sole beneficiary, and when you get these minor reductions for competitive and contiguous points, that provision does not apply.

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 43 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** The next amendment is in clause 46 at page 26 of the bill. Are there any further questions on this clause? Is it your wish, honourable senators, that clause 46 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** The next amendment is to clause 54, page 29 of the bill.

**Mr. Kroeger:** The amendment here again is consequential on the decision to add the specialty crops. Where we say under:

cumulative government share of the cost change in the English column, you will find on line 34 a reference to 31.5 million tonnes. The original amount in the bill presented to Parliament in May was 31.1 million tonnes. The addition of

[Traduction]

**Le sénateur Asselin:** Donc, ce sont les producteurs qui bénéficient de tout rabais du tarif?

**M. Kroeger:** Les producteurs sont les seuls bénéficiaires de tout rabais du tarif. Cela nous amène au paragraphe 43(3) où l'on prévoit un autre genre de réduction du tarif de transport qui ne peut être négocié, mais qu'on peut obtenir en vertu de l'article 46. Cette disposition prévoit deux genres de réduction du tarif. L'une est celle que je viens de mentionner, c'est-à-dire le rabais négocié qui est prévu à l'article 45. Cependant, le système de transport des grains a toujours comporté, du moins depuis l'adoption de la Loi en 1925, un système d'uniformisation des tarifs pour ce qu'on appelle les points concurrentiels et contigus. Le sénateur Steuart me corrigera si je me trompe, mais Rosetown, en Saskatchewan, est un exemple de ce genre d'endroit.

**Le sénateur Asselin:** Le sénateur Steuart peut-il le confirmer?

**Le sénateur Steuart:** Je vous demande pardon?

**Le sénateur Asselin:** Connaissez-vous l'endroit dont M. Kroeger parle?

**Le sénateur Steuart:** Oui, je connais Rosetown, évidemment.

**M. Kroeger:** Je crois qu'à Rosetown, le CN et le CP ont chacun une voie ferrée. Supposons que celle du CN soit un peu plus longue que celle du CP; si on s'en tient à un système strict d'établissement du tarif par tonne/mille, le CN devrait imputer un tarif plus élevé que le CP pour transporter le grain de Rosetown à Vancouver. Par conséquent, l'article 46 dit qu'une société peut réduire son tarif au même niveau que celui des sociétés concurrentes lorsqu'elles font un arrêt à deux endroits très rapprochés l'un de l'autre ou encore, comme dans l'exemple que j'ai donné, au même endroit; la société ferroviaire dont le tarif est plus élevé peut le réduire pour le ramener au même niveau que celui d'une société ferroviaire concurrente et c'est en cela que consiste le taux à l'égard des points concurrentiels ou contigus. Il s'agit d'une disposition spéciale et le paragraphe 43(3), qui permet de négocier un rabais dont l'expéditeur est l'unique bénéficiaire, ne s'applique pas lorsque la réduction du tarif aux points concurrentiels et contigus est en vigueur.

**Le président:** Honorables sénateurs, l'article 43 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'autre disposition amendée est l'article 46, à la page 26 du projet de loi. Y a-t-il d'autres questions à ce sujet? L'article 46 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'autre amendement concerne l'article 54, à la page 29 du projet de loi.

**M. Kroeger:** Cet amendement découle lui aussi de la décision qui a été prise de tenir compte des cultures spéciales. A la page 30, à la ligne 15 de la version française, sous la mention

«Part totale de l'État dans la variation des coûts», on parle de 31,5 millions de tonnes. Le chiffre prévu dans le projet de loi qui a été présenté au Parlement au mois de mai était de 31,1 millions de tonnes. L'ajout des cultures spéciales



[Text]

the specialty crops increased the eligible tonnage by 400,000 and therefore it became necessary to amend the amount to read 31.5.

**Senator Steuart:** Did you not say earlier 31.6?

**Mr. Kroeger:** If I did, I meant 31.5, I am sorry.

**The Chairman:** Are there any further questions on this clause? Is it your wish, honourable senators, that clause 54 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** The next amendment is to the same clause, on page 31.

**Mr. Kroeger:** At the bottom of page 31, the bill was amended to change the amounts that are expressed there. At the beginning of this meeting this evening, we were discussing the amendment to the size of the Crow Benefit which was necessary because of the addition of the specialty crops. The Crow Benefit in that section is expressed as an amount of money: \$658.6 million. Here, the amounts are expressed in terms of tonnages, and, although I do not have my calculator with me, I think if you were to multiply \$24.86 by 31.5 million, you would get the Crow Benefit of \$658.6 million.

**Senator Asselin:** Is that metric tonnes?

**Mr. Kroeger:** Metric tonnes, that is correct—I am sorry, I was looking at the wrong figure. It is in 1986-87 that you reach the full Crow Benefit of \$658.6 millions. Therefore, at the top of page 32, if you were to multiply \$25.80 by 31.5 million, I think you will get \$658.6 million.

However, my colleagues have pointed out to me that there is one refinement that would have to be made to that calculation. If any of the senators are running the numbers, they will be getting a number of just over \$800 million.

**Senator Asselin:** \$812 million.

**Mr. Kroeger:** All right, \$812 million is the total cost of moving grain in 1981-82. From that amount, you subtract approximately \$150 million, which is what the farmers paid under the Crow rate, and what you are left with then is the balance, which is the Crow Benefit, and that is \$658.6 million. Those again are consequential amendments to the figures. Similarly, still on page 32 in clause 54, subclause (4) at line 23 the amount is changed from 31.1 million to 31.5 million.

**The Chairman:** Honourable senators, is it agreed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next amendment is at page 34 clause 59, subclause (1).

**Mr. Kroeger:** Clause 59(1) arises out of a discussion that took place in the standing committee of the house concerning the possibility of extending the regime in this bill to the British Columbia Railway. The definition of "railway companies" at

[Traduction]

a augmenté le tonnage admissible de 400,000 tonnes et par conséquent, il a été nécessaire de hausser le chiffre à 31,5 millions de tonnes.

**Le sénateur Steuart:** N'avez-vous pas parlé de 31,6 un peu plus tôt?

**M. Kroeger:** Si je l'ai fait, j'en suis désolé; je voulais dire 31,5.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions au sujet de cet article? Honorables sénateurs, l'article 54 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'autre disposition amendée est dans le même article, à la page 31.

**M. Kroeger:** Au bas de la page 31, le projet de loi a été amendé de manière à modifier les sommes qui y sont prévues. Au début de la séance, ce matin, nous avons discuté du changement apporté à la subvention du Nid-de-Corbeau en raison de l'ajout des cultures spéciales. Dans cet article, la subvention du Nid-de-Corbeau est exprimée en dollars: 658,6 millions de dollars. Ici, elle est exprimée en termes de tonnage et, bien que je n'aie pas ma calculatrice sous la main, je crois que si on multipliait 24,86\$ par 31,5 millions, on obtiendrait le montant de la subvention du Nid-de-Corbeau qui est de 658,6 millions de dollars.

**Le sénateur Asselin:** S'agit-il de tonnes métriques?

**M. Kroeger:** C'est exact. Excusez-moi, je ne regardais pas le bon chiffre. C'est en 1986-1987 que la subvention du Nid-de-Corbeau atteindra le plafond de 658,6 millions de dollars. Par conséquent, si on multipliait 25,80 \$ par 31,5 millions,—reportez-vous au haut de la page 32—je crois qu'on obtiendrait 658,6 millions.

Cependant, mes collègues m'ont signalé qu'il faudrait faire un calcul plus précis. Si des sénateurs sont en train de faire la multiplication, ils obtiendront un chiffre d'un peu plus de 800 millions.

**Le sénateur Asselin:** 812 millions de dollars.

**M. Kroeger:** Très bien, 812 millions. Voilà le coût total du transport du grain en 1981-1982. De cette somme, il faut soustraire environ 150 millions, soit ce que les agriculteurs paient en vertu du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, ce qui nous laisse 658,6 millions de dollars au titre de la subvention du Nid-de-Corbeau. Ces amendements apportés aux chiffres découlent également de la décision d'inclure les cultures spéciales. De même, toujours à la page 32, à la ligne 22 du paragraphe (4) de l'article 54, le chiffre 31,5 millions de tonnes a été substitué au chiffre de 31,1 millions.

**Le président:** Cet article est-il adopté, honorables sénateurs?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** L'autre disposition amendée est le paragraphe (1) de l'article 59, à la page 34.

**M. Kroeger:** Le paragraphe 59(1) est le fruit d'une discussion qui a eu lieu pendant la séance du comité permanent de la Chambre au sujet de la possibilité d'étendre le régime prévu dans ce projet de loi à la société British Columbia Railway. La

[Text]

the beginning of the bill is limited to the CN and CP plus any other railway that is subject to federal regulation. B.C. Railway is a provincial railway and is not subject to federal regulation.

**Senator Asselin:** Is this a private railway?

**Mr. Kroeger:** BCR is a provincial crown corporation. At present, because grain is produced in northeastern British Columbia in the Peace River district of B.C., you get some grain movement out of that district down to the port of Vancouver. In effect, there are two ways you can get grain from Peace River country in B.C. to Vancouver. One of them is by the BCR, which is more or less a direct route, and the other is to take it out by CN by a more circuitous route to Vancouver. What BCR does is it matches CN's rates. It does not get a federal subsidy at present for those rates.

Clause 59(1) empowers the minister to enter into an agreement with a company such as BCR so that they would be eligible for the subsidies. The complication here is that BCR have said they do not want to be regulated by the federal government. They do not want the CTC to look at their books and they do not want the CTC controlling their rates. Rather than trying to prescribe in detail what an agreement with BCR might look like, the bill simply specifies that the minister is empowered to enter into an agreement with them, and then clause 59(1), (2), (3) and (4) all set out various provisions that are to apply to any such agreement. I can explain any one of those provisions that members of the committee might have questions on.

**Senator Riley:** Does the BCR receive any funds from the federal government?

**Mr. Kroeger:** At present, the BCR does not receive any funds from the federal government.

**Senator Riley:** But they will under the new Crow rate.

**Mr. Kroeger:** They could if the Minister of Transport were able to negotiate a mutually satisfactory agreement with BCR so that they might qualify for a subsidy which might be in the order of \$2 to \$3 million a year. In the event that the negotiations did not succeed, the present regime would continue in which BCR would have to decide whether to match CN's rates or not, and it would be up to the provincial government then to decide to subsidize them or not.

**Senator Riley:** Is the BCR bound by the old Crow rate?

**Mr. Kroeger:** They made their own decision to match CN's rates.

**Senator Bonnell:** The amount they pay the BCR if they make an agreement would be reduced in the Crow Benefit?

**Mr. Kroeger:** In clause 59(4) you have two alternative formulas that could apply. You could either, under clause 59(4)(a) be spreading the Crow Benefit for the same amount of money over a large number of grain producers. In the alternative, because after clause 59(4)(a) there appears the word

[Traduction]

définition de «compagnies de chemin de fer» qui apparaît au début du projet de loi ne s'applique qu'au CN et au CP ainsi qu'à toute autre société ferroviaire assujettie à la réglementation fédérale, ce qui n'est pas le cas de la société B.C. Railway qui est une société provinciale.

**Le sénateur Asselin:** S'agit-il d'une société privée?

**M. Kroeger:** La BCR est une société de la couronne provinciale. À l'heure actuelle, étant donné que des céréales sont produites dans le nord-est de la Colombie-Britannique, dans le district de Peace River, la société transporte du grain depuis cet endroit jusqu'au port de Vancouver. En fait, deux sociétés transportent du grain du district de Peace River à Vancouver: la BCR, qui emprunte une route plus ou moins directe, et le CN dont l'itinéraire jusqu'à Vancouver est plus long. La BCR offre le même tarif que le CN. À l'heure actuelle, elle ne reçoit aucune subvention fédérale à cet égard.

Le paragraphe 59(1) autorise le ministre à conclure un accord avec une compagnie comme la BCR afin de lui donner droit à des subventions. Le problème, c'est que la BCR a déclaré qu'elle ne voulait pas être réglementée par le gouvernement fédéral. La compagnie ne veut pas que la CCT puisse examiner ses livres ni contrôler ses tarifs. Au lieu de décrire en détails la teneur possible d'un accord avec la BCR, le projet de loi stipule simplement que le ministre est autorisé à conclure des accords avec des compagnies de ce genre et les paragraphes 59(1), (2), (3) et (4) prévoient tous diverses dispositions qui s'appliqueront à ces accords. Si des membres du Comité désirent des précisions sur l'une ou l'autre de ces dispositions, je serai heureux de les leur fournir.

**Le sénateur Riley:** La BCR reçoit-elle des subventions du gouvernement fédéral?

**M. Kroeger:** Le gouvernement fédéral ne verse pas actuellement de fonds au BCR.

**Le sénateur Riley:** Mais il le fera aux termes du nouveau tarif.

**M. Kroeger:** Seulement si le ministre des Transports réussit à négocier avec le BCR une entente qui les satisfasse mutuellement; dans ce cas, la compagnie serait admissible à une subvention de l'ordre de 2 à 3 millions de dollars par année. Si ces négociations n'aboutissent pas, on conservera le régime actuel en vertu duquel le BCR doit décider d'aligner ou non ses taux sur ceux du CN; le gouvernement provincial déciderait ensuite s'il veut lui accorder ou non une subvention.

**Le sénateur Riley:** L'ancien tarif du Pas du Nid-de-Corbeau s'applique-t-il au BCR?

**M. Kroeger:** La compagnie a décidé elle-même d'aligner ses taux sur ceux du CN.

**Le sénateur Bonnell:** Le montant qui serait versé au BCR serait déduit de la subvention du Nid-de-Corbeau, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Le paragraphe 59(4) propose deux formules. Aux termes de l'alinéa 59(4)a), la subvention du Nid-de-Corbeau peut être répartie entre un grand nombre de producteurs de grain. Comme l'alinéa se termine par le mot «ou», on a le choix de ne pas toucher à la subvention du Nid-du-Corbeau et



[Text]

“or”, so the alternative is that you leave the Crow Benefit alone and you simply spread it over the existing range of producers and you go to Parliament for appropriations every year for the payments to the BCR. Either of those options is, therefore, available to the Minister of Transport in future for his negotiations with BCR.

**Senator Bosa:** Does that not depart from the principle of the Crow? For instance, moving grain from central Canada to Vancouver involves a much higher cost than that required to move it within the province of British Columbia. Would there not accrue a benefit to the railways in British Columbia that other railways do not get? For instance, if the distance from Peace River, the area that you have mentioned where there is a production of wheat, to its final destination to the port of Vancouver is, let us say, 75 miles or 100 miles, then the cost of moving that grain would be much lower than the cost of moving the grain from Saskatchewan to Vancouver.

**Mr. Kroeger:** Schedule II of the bill prescribes what the rate is to be for various mileages. I hesitate to be very exact about this, but I think the distance from the Peace River country to Vancouver is probably in the order of 600 or 700 miles. Therefore, it is farther than some of the points in Manitoba would be from Thunder Bay. In any case, if you apply to the BCR the regime that is provided for in Schedule II then it would be the same distance on the related rate scale.

**The Chairman:** Is this clause carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next clauses we will deal with are clauses 60 and 61 starting on page 36.

**Mr. Kroeger:** Clauses 60 and 61 relate to the so-called safety net. The safety net, as it emerges from the debate in the House of Commons, is a graduated one. In effect, this is to guard against a severe drop, and probably a sudden drop, in the price of grain while transportation costs continue to increase. It is to guard against the sort of situation that existed in the first part of the 1930s when the cost of transporting grain, even under the Crow rate, was 35 or 40 per cent of the selling price of the grain. At present—I am talking about wheat now—the cost of transporting grain under the Crow Agreement is about 2.5 per cent of the selling price of wheat at Thunder Bay. That proportion is going to go up as the rate increases prescribed in this bill take effect.

**Senator Riley:** To what maximum?

**Mr. Kroeger:** That is a matter of forecasting what might happen in the future to grain prices and to transportation costs.

**Senator Steuart:** But there is no maximum. It is 10 per cent. Supposing the price of grain went to \$20, then the cost of transporting a bushel would be \$2.

**Mr. Kroeger:** That is correct. The ultimate safety net maximum that is provided after the transitional period, which is specified in clause 60(a) is 10 per cent. In effect, the cost of transporting grain, borne by a producer, cannot exceed 10 per

[Traduction]

de la répartir telle quelle entre le nombre existant de producteurs et de faire approuver par le Parlement chaque année les paiements à verser au BCR. Le ministre des Transports peut donc choisir d'opter pour l'une ou l'autre de ces formules dans ses négociations avec le BCR.

**Le sénateur Bosa:** N'est-ce pas contraire au principe du tarif du Nid-de-Corbeau? Ainsi, il est beaucoup plus coûteux de transporter du grain du Canada central à Vancouver qu'à l'intérieur même de la province de la Colombie-Britannique. Les compagnies de chemin de fer de la Colombie-Britannique ne seraient-elles donc pas privilégiées par rapport aux autres compagnies ferroviaires? Si, par exemple, la distance qui sépare Peace River, le lieu de production du blé de sa destination finale au port de Vancouver est de 75 ou 100 milles, il en coûterait donc beaucoup moins pour transporter le grain que s'il venait de la Saskatchewan.

**M. Kroeger:** L'annexe II du projet de loi établit le barème de référence qui s'applique en fonction des distances. Je crains de me tromper à ce sujet, mais je crois que la région de Peace River est à 600 ou 700 milles de Vancouver. Par conséquent, cette région est plus éloignée de Vancouver que certaines régions du Manitoba ne le sont de Thunder Bay. Quel que soit le cas, si l'on applique au BCR le barème prévu à l'annexe II, on considérerait la même distance sur le barème de référence.

**Le président:** L'article est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Nous étudierons maintenant les articles 60 et 61 qui commencent à la page 36.

**M. Kroeger:** Les articles 60 et 61 constituent ce qu'on a appelé le filet de sécurité. Il est ressorti du débat à la Chambre des communes que ce filet de sécurité est progressif. Il vise, en effet, à protéger les producteurs d'une chute soudaine et importante du prix du grain si les coûts de transport continuent à augmenter. L'objectif est d'empêcher que se reproduise la situation qu'on a connue dans la première partie des années 30 lorsque le coût de transport du grain, malgré le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau, représentait de 35 à 40 p. 100 du prix de vente du grain. À l'heure actuelle, le coût du transport du blé aux termes du tarif équivaut à approximativement 2,5 p. 100 du prix de vente du blé à Thunder Bay. Cette proportion augmentera à mesure de l'entrée en vigueur des tarifs prescrits en vertu du projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Quel est le maximum fixé?

**M. Kroeger:** Cela dépend de la fluctuation future des prix du grain et des coûts de transport.

**Le sénateur Steuart:** Mais on a prévu un maximum de 10 p. 100, n'est-ce pas? Si le prix du grain grimpeait à 20 \$, le coût de transport du boisseau serait alors de 2 \$.

**M. Kroeger:** C'est exact. Le filet de sécurité maximum prévu pendant la période de transition est de 10 p. 100 aux termes du paragraphe 60(a). En fait, le coût du transport du grain que le producteur doit assumer ne peut pas dépasser 10



*[Text]*

cent of the ceiling price of what is called a "basket of six grains."

We had some discussion as to whether we should simply tie it to wheat, but that seemed to be a bit chancy. Wheat, of course, is the dominant commodity and represents about 60 per cent of prairie grain production. It seemed to be a more secure approach to tie it to the price of six grains with a weighted average price at the ports. That is specified in these two clauses.

In 1984, the cost of transporting grain might be 3 per cent of the selling price, and the safety net is set at 4 per cent. In 1985, the cost of transporting grain might be 4 per cent, and the safety net is set at 5 per cent. That is to take account of the unforeseen. It goes up until after 1988, when it reaches a level of 10 per cent.

Unless, at some future date, there were an amendment by Parliament, that 10 per cent limitation would remain in effect so that a producer would never pay more than 10 per cent of the combined selling prices of these six grains in transportation costs.

Grain prices are quite depressed at the moment. Some calculations indicate that the safety net might come into effect by 1991. Others indicate it might be further into the future. Of course, if there were no improvement in grain prices at all from the present level, then it would come into effect rather sooner. It is a matter of guesswork.

**Senator Riley:** But it could be increased by Parliament.

**Mr. Kroeger:** Parliament, of course, could indeed do that, but, if this clause were to remain in effect, then there is a possibility that this limitation would be a limitation somewhere in the early 1990s.

**Senator Molson:** What is the significance of the jump from 5 per cent to 8 per cent in one year in the middle of the term?

**Mr. Kroeger:** The original intention was to simply have a 10 per cent safety net right from year one. However, after some discussion and on further reflection, the government concluded that really a 10 per cent safety net in 1984 had no relevance whatever. The same applied to a safety net of 10 per cent in 1985.

The intent is to move to a 10 per cent safety net. The bill prescribes that that would be obtained by 1988. The jump to 8 per cent has no significance except it is getting further into the future, and you cannot tell what is going to happen. The intent is to have a 10 per cent limit. One way of getting there is to go from 5 per cent to 8 per cent and then from 9 per cent to 10 per cent as of 1988.

**Senator Olson:** It does not sound very logical to me to go from 4 per cent to 5 per cent and then from 5 per cent to 8 per cent, 9 per cent and 10 per cent. There is a gap in the middle.

**Mr. Kroeger:** There is a degree of arbitrariness in this. They could easily have started at 6 per cent, and gone on to 7 per cent, 8 per cent, 9 per cent and 10 per cent. Instead of that, it indicates 4 per cent, 5 per cent, 8 per cent, 9 per cent and 10 per cent over the same five years.

*[Traduction]*

p. 100 du prix de vente de ce qu'on appelle un « panier de six sortes de grains. »

On s'est demandé s'il ne fallait pas calculer le coût de transport en fonction du prix de vente du blé seulement, mais cela semblait risqué. Le blé constitue naturellement le produit le plus important et représente à peu près 60 p. 100 de la production du grain des Prairies. On a cru qu'il valait mieux établir ce maximum en fonction du prix de vente moyen au port de six grains. C'est ce que prévoient ces deux articles.

En 1984, le coût de transport du grain pourrait être de 3 p. 100 du prix de vente et le filet de sécurité, de 4 p. 100. En 1985, il pourrait être de 4 p. 100 et le filet de sécurité de 5 p. 100. Cela permet de tenir compte des imprévus. La proportion augmente jusqu'en 1988 où elle atteint 10 p. 100.

A moins que le Parlement en décide autrement plus tard, les coûts de transport d'un producteur ne représenteraient jamais plus de 10 p. 100 du prix de vente moyen de 6 sortes de grains.

Les prix des grains sont assez bas actuellement. Certaines personnes estiment que le filet de sécurité commencera à s'appliquer en 1991. D'autres pensent qu'il ne s'appliquera que plus tard. Si les prix du grain demeuraient ce qu'ils sont actuellement, cela viendrait naturellement plus tôt. Il est impossible de le prévoir.

**Le sénateur Riley:** Mais le Parlement pourrait augmenter le plafond fixé.

**M. Kroeger:** Naturellement, mais s'il ne le faisait pas, le filet de sécurité s'appliquerait sans doute vers le début des années 90.

**Le sénateur Molson:** Qu'est-ce qui se passerait si, arrivé à mi-chemin, le taux passait de 5 à 8 p. 100 au cours d'une seule année?

**M. Kroeger:** A l'origine, on voulait fixer un filet de sécurité de 10 p. 100 dès la première année. Après des discussions et une étude plus poussée de la question, le gouvernement a conclu qu'il serait tout à fait illogique de fixer un plafond de 10 p. 100 en 1984 ou en 1985.

L'objectif visé est d'atteindre le filet de sécurité de 10 p. 100. Le projet de loi prévoit que cela surviendra en 1988. L'augmentation à 8 p. 100 ne revêt aucune signification particulière outre le fait qu'elle se produira dans l'avenir et qu'on ne peut pas prédire ce qui surviendra. L'objectif fixé est la limite de 10 p. 100. Une façon d'y parvenir est de passer de 5 p. 100 à 8 p. 100 et ensuite de 9 p. 100 à 10 p. 100 à compter de 1988.

**Le sénateur Olson:** Cela ne me semble pas très logique de passer de 4 p. 100 à 5 p. 100 et ensuite de 5 p. 100 à 8 p. 100 et de 9 p. 100 à 10 p. 100. Il y a un écart dans cette série.

**M. Kroeger:** Il y a une part d'arbitraire dans tout cela. On aurait pu facilement commencer à 6 p. 100 et passer ensuite à 7, 8, 9 et 10 p. 100. On a plutôt opté pour une augmentation de 4 à 5 p. 100, de 8 à 9 p. 100 et à 10 p. 100 au cours des mêmes cinq années.

[Text]

**The Chairman:** Any further questions? Honourable senators, shall this clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We move now to clause 61.

**Mr. Kroeger:** Clauses 60 and 61 are both part of the safety net régime.

**The Chairman:** Is it agreed that clause 61 shall carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next clause is clause 62 which is on pages 37, 38 and 39 and deals with the review by the minister.

**Mr. Kroeger:** The first amendment in clause 62 is in lines 38 and 39 and deals with clause 62(b).

The main amendment in substantive terms is over the page and deals with subclauses 62(2), (3), (4), (5), (6) and (7). It is a very important addition that was made to the bill because of the diversity that persists to this day in the method of payment.

The method of payment is prescribed in the section of the bill covering government payments. In effect, the bill provides that all of the government subsidies shall be paid to the railways.

I would be glad to explain why the government concluded, in the end, that that was the best system. The only way a farmer in western Canada can get the benefit of this régime is to grow certain grains and to ship them by rail. He cannot move them by truck or feed his grains to his livestock. There are a number of limitations on a grain producer if the subsidy is paid entirely to the railways.

Therefore, some groups in western Canada, particularly the cattlemen, strongly urge that at least part of the Crow Benefit should be paid to the producers. In effect, how that works is that you raise the freight rate more quickly and then, so that the farmer is not out of pocket, you make a direct payment to him. You compensate him in part for the higher freight rate.

The effect of that is to increase the freedom of decision making that the western farmer has. If the payment is going to him instead of to the railways, he has the choice of shipping his grain by rail to Thunder Bay for export, he can grow barley and feed it to his cattle; he can grow rapeseed and truck it to the local crushing plant; or he can go into specialty crops. He has a wider range of choices. For the purposes of increasing the diversification of western Canada and of promoting livestock production and other benefits of that kind, there are advantages in making payments to producers.

On the other hand, strong objections were raised to any system of payments to producers by the Wheat Pools on the one hand in western Canada and, particularly, by agricultural interests in the Province of Quebec on the other hand.

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Honorables sénateurs, cet article est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Nous passons maintenant à l'étude de l'article 61.

**M. Kroeger:** Les articles 60 et 61 se rapportent tous deux au système du filet de sécurité.

**Le président:** Vous plaît-il d'adopter l'article 61?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Passons maintenant à l'article 62 qui se trouve aux pages 37, 38 et 39 et qui porte sur l'examen par le ministre.

**M. Kroeger:** Le premier amendement à l'article 62 se trouve aux lignes 38 et 39 et porte sur le paragraphe 62(b).

Le premier amendement important se trouve de l'autre côté de la page et porte sur les paragraphes 62(2), (3), (4), (5), (6) et (7). C'est un amendement très important qui a été apporté au projet de loi en raison des diverses méthodes de paiement qui ont été retenues.

La méthode de paiement est prescrite dans le paragraphe du projet de loi qui touche aux paiements gouvernementaux. En fait, le projet de loi prévoit que toutes les subventions gouvernementales seront versées aux compagnies ferroviaires.

Il me fera plaisir de vous expliquer pourquoi le gouvernement a finalement conclu que c'était le meilleur système. La seule façon pour un agriculteur de l'Ouest de profiter de ce système est de cultiver certaines céréales et de les expédier par chemin de fer. Il ne peut pas les expédier par camion ou s'en servir pour nourrir son bétail. Un certain nombre de restrictions s'appliquent aux producteurs de grains si la subvention est entièrement versée aux compagnies ferroviaires.

Par conséquent, certains groupes de l'Ouest canadien, et en particulier les producteurs de bétail, ont réclamé qu'au moins une partie de la subvention du tarif du pas du Nid-de-Corbeau soit versée aux producteurs. Il faut alors augmenter plus rapidement le taux de transport et, pour renflouer l'agriculteur, lui verser directement une part de subvention. On l'indemniserait ainsi pour une augmentation du taux de transport.

De cette façon, l'agriculteur de l'Ouest jouit d'une plus grande liberté de choix. S'il touche le paiement au lieu de la compagnie ferriviaire, il peut choisir de transporter son grain par chemin de fer jusqu'à Thunder Bay d'où il sera exporté ou il peut cultiver de l'orge et s'en servir pour nourrir son bétail. Il peut aussi décider de cultiver du colza, l'envoyer par camion à l'usine locale de trituration ou il peut décider de se lancer dans des cultures spécialisées. Beaucoup de choix s'offrent à lui. Le versement de paiements aux producteurs présente certains avantages si l'on veut diversifier la production dans l'Ouest du Canada et favoriser la production de bétail, par exemple.

D'autre part, les coopératives de production du blé dans l'Ouest du Canada et les producteurs agricoles au Québec se sont vivement opposés à cette méthode de paiement.



## [Text]

Therefore, the government concluded that, for the purposes of the bill, all the funds should go directly to the railways.

Recognizing that this is a technical question, and quite a complex question in many ways, and recognizing that there were strong views in favour of an alternative system of payment, the Minister of Transport proposed in the House of Commons that there should be an addition made to the bill, and that is provided in clause 62(2) and subsequent clauses. In effect, the intention is that next April 1 a committee numbering not less than three and not more than five, with the powers of a commission of inquiry, will go to work for a period of five months to examine this method of payment question in greater depth than was possible in either the Gilson committee in the spring of 1982, or in any of the technical groups that contributed to the development of this bill.

That committee is to report at the end of March 1985. They have 12 months to do this in-depth examination of the method of payment. Under clause 62(5), they are to make a report to the minister and to make recommendations. In clause 62(6) there is a provision for the report of the committee to be presented to Parliament. The intent is that the detailed examination by this committee from April 1 of next year until April 1 of 1985 will lay the groundwork for a well-informed examination of the method of payment question during the review process of 1985-86. That is what this set of amendments provides for, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Are there any further questions, honourable senators?

**Senator Bielish:** Mr. Chairman, I should like clarification of what was said with respect to a producer trucking his own grain to the seaboard. I am not clear on that point.

**Mr. Kroeger:** It is not likely that large scale trucking from the prairies to either Thunder Bay or Vancouver will be economic. The railways will probably be able to move grain more cheaply over the long distances. Trucks are likely to have a greater role in the future in movement to more efficient railway lines or more efficient elevators, or trucking for the consumption of grains actually on the prairies. If, for example, a farmer in Rosetown, Saskatchewan, is growing wheat for export, the cheapest means by which he can transport that wheat from Rosetown to Vancouver is by train. However, if a farmer is 70 miles from Rosetown and wants to move his grain by truck to the high throughput elevator in Rosetown, he has no incentive to do so because he only gets the highly subsidized rate by putting his grain onto a train. If he gets the Crow Benefit as an amount of money in his pocket, then he can choose how far he wants to truck it and how far he wants to move it by train.

Suppose there is a farmer growing barley at Prince Albert who wants to sell it to someone running a feedlot near Saskatoon. At present, if he wants to truck his grain to that feedlot instead of shipping it by rail for export, he will not get the Crow Benefit. On the other hand, if there is in place a system

## [Traduction]

Par conséquent, le gouvernement a conclu qu'il valait mieux, en vertu du projet de loi, que les paiements soient directement versés aux compagnies ferroviaires.

Conscient du fait qu'il s'agissait d'une question technique assez complexe et que les avis étaient partagés au sujet de la méthode de paiement, le ministre des Transports a proposé un amendement à la Chambre des communes qui est inclus au paragraphe 62(2) et aux paragraphes subséquents. Ainsi, le premier avril prochain, un Comité se composant d'au moins trois membres et d'au plus cinq, doté de pouvoirs d'enquête, étudiera plus à fond la méthode de paiement que n'a pu le faire la Commission Gilson au printemps de 1982 ou tout autre groupe technique qui a soumis des recommandations dans le cadre de l'étude du projet de loi.

Le Comité doit faire rapport à ce sujet à la fin de mars 1985. Il aura donc douze mois pour procéder à une étude approfondie de la méthode de paiement. Aux termes du paragraphe 62(5), ce Comité doit faire rapport au ministre et lui soumettre des recommandations. Le paragraphe 62(6) prévoit le dépôt du rapport du Comité au Parlement. Grâce à l'examen détaillé qu'effectuera le Comité du premier avril prochain au premier avril 1985, on disposera d'une bonne étude de la question du mode de paiement lorsque viendra le temps de réaliser le processus de surveillance de 1985-1986. C'est ce que vise cette série de modifications, Monsieur le président.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions, honorables sénateurs?

**Le sénateur Bielish:** Monsieur le président, j'aimerais obtenir des éclaircissements sur ce qu'on a dit au sujet du producteur qui transporte lui-même son grain au port. Je ne saisis pas clairement cette question.

**M. Kroeger:** Faire du camionnage à grande échelle depuis les Prairies jusqu'à Thunder Bay ou à Vancouver ne sera probablement pas économique. Les chemins de fer pourront probablement transporter le grain sur de longues distances à meilleur prix. Les camions auront probablement un plus grand rôle à jouer dans l'avenir en ce qui concerne le transport vers des lignes de chemin de fer ou des élévateurs plus efficaces; je pense aussi au camionnage pour la consommation de grains dans les Prairies. Par exemple, si un agriculteur de Rosetown, en Saskatchewan, cultive du blé destiné à l'exportation, le train représente pour lui le moyen le plus économique de transporter son produit de Rosetown à Vancouver. Mais si un agriculteur est à 70 milles de Rosetown et veut transporter son grain par camion jusqu'à l'élévateur d'écoulement des stocks à Rosetown, il n'est pas incité à le faire, car il n'obtient que le taux hautement subventionné en plaçant son grain dans un train. S'il a en poche la subvention du Nid-de-Corbeau, il peut déterminer jusqu'où il veut faire transporter son grain par camion, puis par train.

Supposons qu'un agriculteur qui cultive de l'orge à Prince-Albert veut la vendre à quelqu'un qui exploite un parc d'embouche près de Saskatoon. À l'heure actuelle, s'il veut faire transporter son grain par camion jusqu'à ce parc plutôt que de l'y expédier par train aux fins de l'exportation, il



[Text]

of payments to producers, those producers would have a choice. They could continue to grow wheat and ship it for export or they could decide to grow barley and deliver it to a feedlot. Such a producer would be just as well off because the amount of the Crow Benefit payment to him would not be affected. That is the attraction of the payment to producers. It provides much greater scope for ordinary, day-to-day, economic decision-making by the individual grain producer, whereas the system of payments to the railways builds in an incentive to get the grain to the nearest railway line and put it on a train, because as soon as it is on the train the farmer starts to benefit from this highly subsidized rate.

**Senator Bielish:** I have one more question to do with grain shipped from the prairies to eastern Canada for consumption at home. There is a difference in rates in that instance, is there not?

**Mr. Kroeger:** The new statutory rate applies from any point on the prairies to Thunder Bay, if the grain is to move by laker. The grain does not necessarily have to be shipped for export; it could go to a mill in Montreal, for example. The statutory rate, however, applies from all points on the prairies to Thunder Bay. At Thunder Bay, the grain is loaded on to a laker and is then delivered to various points in eastern Canada or moved off for export, as was suggested. Similarly however, you can get grain which moves at the Crow rate as far as Armstrong and which then keeps on going into central Canada. Once the grain passes Armstrong, the normal freight rate applies. In other words, the commercially arrived-at freight rate applies. That rate has to be competitive with lake shipment, because, if a producer has the option of moving his grain to Thunder Bay and shipping it by laker and that options is cheaper for him, then he will always transport his grain in that manner unless the rail rate from Armstrong onwards is competitive.

**Senator Bielish:** Therefore, grain moved from any point on the prairies to the Lakehead and beyond could be used for home consumption or for export, whereas the grain moved to the west coast must be for export only?

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Senator Bielish:** Why is there a difference?

**Mr. Kroeger:** There are feed grain users in eastern Canada. If a producer grows barley in western Canada, he can move it to Thunder Bay and load it on a ship and it will move out via the St. Lawrence Seaway for export. That is one possibility. Another possibility is that the barley could be sold in Ontario or Quebec. The producer would get the Crow rate as far as Thunder Bay or Armstrong; after that his barley would move on into central Canada or further at a commercial rate; but in certain parts of eastern Canada it is subject to a subsidy. The rate régime is entirely different, however, once the grain moves east of Thunder Bay or Armstrong; that is my point. If grain is

[Traduction]

n'obtiendra pas la subvention du Nid-de-Corbeau. Par ailleurs, s'il existait un système de versement aux producteurs, ces derniers auraient le choix. Ils pourraient continuer de cultiver du blé et d'expédier leur produit pour exportation ou alors décider de cultiver de l'orge et de la livrer à un parc d'emboche. Un tel producteur serait dans une aussi bonne position car la subvention du Nid-de-Corbeau qui lui aurait été versée ne serait pas touchée. Voilà l'attrait du paiement aux producteurs. Il laisse beaucoup plus de latitude pour les décisions économiques que prend quotidiennement le producteur de grains, tandis que le système des paiements aux chemins de fer incite à transporter le grain jusqu'à la ligne de chemin de fer la plus proche et dès que le grain est chargé, l'agriculteur commence à profiter de ce taux hautement subventionné.

**Le sénateur Bielish:** J'ai une autre question concernant le grain expédié des Prairies dans l'Est canadien aux fins de la consommation intérieure. Dans ce cas, il y a une différence de taux, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Le nouveau taux statutaire s'applique de n'importe quel point des Prairies jusqu'à Thunder Bay si le grain est transporté par un navire des Grands Lacs. Il n'est pas nécessaire que le grain soit expédié pour fins d'exportation; il pourrait être destiné à une minoterie de Montréal, par exemple. Mais le taux statutaire s'applique à n'importe quel point des Prairies jusqu'à Thunder Bay. A Thunder Bay, il est chargé à bord d'un navire des Grands Lacs et livré en divers endroits de l'est du Canada, ou exporté, comme on l'a signalé. Mais on peut retirer la subvention du Nid-de-Corbeau et faire transporter le grain jusqu'à Armstrong, puis vers le Canada central. Une fois que le grain a dépassé Armstrong, le taux de fret normal s'applique, c'est-à-dire le taux commercial. Ce taux doit être concurrentiel par rapport à celui qui s'applique lorsqu'on expédie le grain par les Grands Lacs, car si un producteur peut transporter son grain à Thunder Bay et l'expédier par un navire des Grands Lacs et que cette option lui revient moins cher, c'est toujours le mode de transport qu'il utilisera, à moins que le taux ferroviaire ne soit concurrentiel à partir d'Armstrong.

**Le sénateur Bielish:** Donc, le grain transporté de n'importe quel point des Prairies jusqu'à la tête des Grands lacs et au-delà pourrait être utilisé pour la consommation intérieure ou pour l'exportation, tandis que le grain transporté de la côte Ouest ne peut qu'être exporté?

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Bielish:** Pourquoi y a-t-il une différence?

**M. Kroeger:** Il y a des clients pour le grain de provende dans l'Est du Canada. Si un agriculteur cultive de l'orge dans l'Ouest canadien, il peut le transporter à Thunder Bay, le faire charger à bord d'un navire et le destiner à l'exportation, via la voie maritime du Saint-Laurent. C'est une possibilité. L'autre consiste à vendre cette orge en Ontario ou au Québec. Le producteur aurait droit au taux du Nid-de-Corbeau jusqu'à Thunder Bay ou à Armstrong, après quoi le transport vers le Canada central serait assujéti au taux commercial; mais dans certaines parties de l'Est canadien, ce producteur aurait droit à une subvention. Ce que je veux dire, c'est qu'une fois le grain

[Text]

moving westwards off the Prairies, however, there are virtually no domestic consumers of it.

**Senator Bielish:** What if there were domestic consumers of such grain, however? What if a hog or poultry ranch in B.C. wanted a carload of grain?

**Mr. Kroeger:** Such a producer would have to move the grain by truck or would have to move it at commercial rates. There are so few consumers of feed grains in the lower mainland of British Columbia that, historically, provision has never been made for the transport of such grain. I can refer now to the original Crow Agreement of 1897 and the statute of 1925, when I say that there has never been provision for the Crow rate to apply to shipments to such destinations. Since 1925, whenever grain has been shipped west, it has always been moved to Vancouver or to Prince Rupert for export.

**Senator Bielish:** The largest cattle ranch in Canada is in the Cariboo country. Perhaps there is a possibility that that ranch might want to have grain shipped there?

**Mr. Kroeger:** I would imagine that that ranch would get its feed grains out of the Peace River country nearby.

**Le sénateur Asselin:** Monsieur le président, c'est peut-être un caprice de ma part mais si je regarde à l'article 62, paragraphe (6), on y lit ceci:

Si, dans les soixante jours de séance suivant le dépôt du rapport prévu au paragraphe (5) devant une Chambre du Parlement, quinze sénateurs ou trente députés, selon le cas, demandent, par avis écrit au président, que le rapport fasse l'objet d'un débat, le président, dans les meilleurs délais, alloue un des soixante jours de séance de la Chambre suivant la demande pour débattre le rapport;

A cet article, on ne parle pas du Sénat ni du Parlement, on parle de la Chambre. Maintenant si je réfère à l'article (7), on y dit ceci:

Au paragraphe (6), «jour de séance» s'entend à l'égard d'une Chambre du Parlement de tout jour où elle siège.

Pourquoi ne réfère-t-on pas au Sénat? Nous devrions parler d'une séance du Parlement.

**M. Lefebvre:** On y mentionne également 15 députés.

**Le sénateur Leblanc:** On y mentionne plutôt 30 députés et 15 sénateurs.

**M. Lefebvre:** Monsieur le président, si je peux me permettre, au début du paragraphe (6) on dit ceci:

... devant une chambre du Parlement,

Nous pouvons désigner à ce moment la Chambre haute ou la Chambre des communes. Alors on réfère à une chambre du Parlement, à savoir 15 sénateurs ou 30 députés. Nous parlons en ce moment des deux Chambres. Ensuite, nous référons à une Chambre.

**Le sénateur Leblanc:** A quelle page?

[Traduction]

dépassé Thunder Bay ou Armstrong, le régime des taux applicable est totalement différent. Mais pour ce qui est du grain transporté des Prairies vers l'Ouest, il n'y a partiellement pas de marché intérieur.

**Le sénateur Bielish:** Mais qu'advierait-il s'il y en avait? Qu'advierait-il si un producteur de porc ou de volaille de la Colombie-Britannique voulait un chargement de grain?

**M. Kroeger:** Il devrait le faire transporter par camion; sinon, il devrait payer le taux commercial. Il y a tellement peu de clients pour les grains de provenance dans le sud de la Colombie-Britannique continentale qu'il n'y a jamais eu de dispositions qui en prévoient le transport. L'accord initial du Nid-de-Corbeau de 1897 et la Loi de 1925 ne prévoyaient pas l'application du taux du Nid-de-Corbeau aux expéditions de grain vers ces endroits. Depuis 1925, quand du grain est expédié vers l'Ouest, c'est toujours vers Vancouver ou Prince Rupert, aux fins de l'exportation.

**Le sénateur Bielish:** Le plus grand ranch au Canada se situe dans le district de Cariboo. Il se pourrait que ce ranch veuille obtenir une livraison de grain.

**M. Kroeger:** J'imagine qu'il ferait venir du grain de la région avoisinante de Peace River.

**Senator Asselin:** Mr. Chairman, perhaps I am just being difficult, but I see here that clause 62, subclause (6) reads as follows:

Where, within sixty sitting days after a report has been laid before a House of Parliament under subsection (5), fifteen Senators or thirty Members of the House of Commons, as the case may be, by notice in writing addressed to the Speaker, request that the report be debated, the Speaker shall, as soon as possible thereafter, assign a sitting day of the House that is not later than sixty sitting days after the request is made, for the report to be debated. . . .

This subclause does not mention the Senate or Parliament, but only the House. Now then, subclause (7) reads as follows:

In subsection (6), "sitting day" means, in respect of a House of Parliament, a day on which that House sits.

Why is there no mention made of the Senate? The clause should refer to a sitting day of Parliament.

**Mr. Lefebvre:** It also mentions fifteen Members of the House of Commons.

**Senator Leblanc:** I believe it says thirty Members of the House of Commons and fifteen Senators.

**Mr. Lefebvre:** Mr. Chairman, if I may, the beginning of subclause (6) reads

"before a House of Parliament".

This could mean either the Upper Chamber or the House of Commons. We refer to one House of Parliament, but to 15 Senators or thirty Members of the House of Commons. We mean both Houses here, but we refer to only one House.

**Senator Leblanc:** On which page?



[Text]

**M. Lefebvre:** A la page 38 au paragraphe (6) à la troisième ligne.

**Le président:** Le débat peut être introduit dans une ou l'autre des deux Chambres.

**M. Lefebvre:** C'est un traitement équivalent, sauf que nous avons besoin de seulement 15 sénateurs.

**Le président:** Cela prend 30 députés pour équivaloir à 15 sénateurs.

**M. Lefebvre:** C'est à peu près cela.

**Senator Steuart:** It could be the House of Commons or the Senate.

**Senator Bonnell:** House of Parliament.

**Senator Asselin:** "Houses of Parliament" or "House of Parliament"?

**Senator Leblanc:** Any house of Parliament.

**Senator Bosa:** Mr. Chairman, I have two brief questions. Did the Crow rate violate any of the regulations of GATT?

**Senator Bonnell:** No.

**Mr. Kroeger:** If one were a purist, one would say that the Crow rate constituted a form of export subsidy. On the other hand, international trade in agricultural products is marked by a notable lack of purity. Every country has restrictions, tariffs, subsidies, quotas, and by comparison with what is normal practice among most of Canada's trading partners, even with the passage of this bill, our purity would be quite considerable.

**Senator Bosa:** But with the passage of this bill, it removes the purity. It becomes closer to reality.

**Senator Asselin:** It increases the purity.

**Mr. Kroeger:** I believe the real difference represented by this bill in the first instance is that a subsidy that was partially invisible—because it was borne on the balance sheets of the railways—now becomes visible. I would add that over time the Canadian producer of grain in western Canada will be bearing a larger share of the real cost of moving his grain. In that sense the proportional subsidy in future years will be progressively less than it would be if this bill did not pass.

**Senator Bosa:** Does this bill apply only to the movement of grain, or does it apply also to value added to that grain? For instance, if it is converted into flour, is it disqualified?

**Mr. Kroeger:** No. Schedule I of the bill prescribes a number of grains and also a number of products. In lines 26 and 27 of the English text there is an explicit reference to flour, and there are references to other products. Flour has always qualified for the Crow.

**Senator Bosa:** From the point of view of Ontario, there would appear to be unfair competition with the mills in Ontario, because, if they buy the grain at the source in the west, process it there and ship it to Ontario, that puts the Ontario mills in a less competitive position than if they had to

[Traduction]

**Mr. Lefebvre:** On page 38, subclause (6), third line.

**The Chairman:** The debate can take place in either one of the two Houses of Parliament.

**Mr. Lefebvre:** That's fair, but only 15 Senators are required.

**The Chairman:** It takes 30 Members of the House of Commons to equal 15 Senators.

**Mr. Lefebvre:** That's just about right.

**Le sénateur Steuart:** Ce pourrait être la Chambre des communes ou le Sénat.

**Le sénateur Bonnell:** Une chambre du Parlement.

**Le sénateur Asselin:** Laquelle?

**Le sénateur Leblanc:** N'importe quelle.

**Le sénateur Bosa:** Monsieur le Président, j'ai deux petites questions. Le taux du Nid-de-Corbeau enfreint-il l'un des règlements du GATT?

**Le sénateur Bonnell:** Non.

**M. Kroeger:** Si l'on était puriste, on dirait qu'il constitue une forme de subvention à l'exportation. Par ailleurs, le commerce international des produits agricoles est caractérisé par un manque notable de pureté. Chaque pays a des restrictions, des tarifs, des subventions et des quotas et en comparaison avec les usages habituels parmi la majorité des partenaires commerciaux du Canada, même avec l'adoption de ce projet de loi, notre pureté serait considérable.

**Le sénateur Bosa:** Mais avec l'adoption de ce projet de loi, elle le serait moins. Ce serait plus près de la réalité...

**Le sénateur Asselin:** Il augmente cette pureté.

**M. Kroeger:** Je crois que la véritable différence que présente ce projet de loi, c'est qu'en premier lieu, une subvention qui était auparavant invisible parce qu'elle figurait au bilan des chemins de fer devient maintenant visible. J'ajouterais qu'au fil des années, le producteur de grain de l'Ouest canadien supportera une plus grande partie des coûts réels du transport du grain. En ce sens, la subvention proportionnelle des années à venir sera progressivement moindre que si ce projet de loi n'était pas adopté.

**Le sénateur Bosa:** Ce projet de loi s'applique-t-il seulement à l'expédition de grain ou également à la valeur ajoutée à ce grain? Par exemple, s'il est converti en farine, est-il disqualifié?

**M. Kroeger:** Non. L'annexe I du projet de loi énonce un certain nombre de grains et aussi un certain nombre de produits. Les lignes 26 et 27 de la version anglaise mentionnent les produits de la farine, et l'on mentionne aussi d'autres produits. La farine a toujours donné droit au tarif du Nid-de-Corbeau.

**Le sénateur Bosa:** Du point de vue de l'Ontario, il semblerait y avoir une concurrence déloyale avec les minoteries de cette province. Si dans l'Ouest on pouvait acheter le grain à la source, l'y conditionner et l'expédier en Ontario, cela placerait



[Text]

buy the grain out west, carry it to Ontario and then process it. I realize I am in the minority.

**Senator Steuart:** Would you like to ship us your coffee?

**Mr. Kroeger:** Experience has demonstrated, notwithstanding this very favourable freight rate provision for western flour, that flour milling in western Canada has almost entirely disappeared.

**Senator Steuart:** It is all in the east.

**Mr. Kroeger:** As Senator Steuart has commented, it is now almost entirely in eastern Canada.

**Senator Steuart:** We lost any advantage we had from sitting on top of the raw product, but you had the advantage of sitting next to the market. It means that you gained the advantage and we lost it. So the senator should not talk about advantages to Ontario. You had all of the advantages of the Crow rate and the value added. We are hoping that some day we can start saying to farmers that perhaps some of those industries that were swept east because of the Crow rate will come back to the Prairies where they belong. But do not get me started on that.

**Senator Molson:** Mr. Chairman, I should like to follow up on the questions asked by Senator Bielish. Is it fair to say that the domestic consumer is at a disadvantage with regard to the cost of his or her grain, as distinct from the overseas market? For the sake of argument, does anyone who uses our grains domestically—whether it be a miller or anyone else—pay, as a result of the Crow rate, more than the rate for export?

**Mr. Kroeger:** No. The reason is that the price of grain anywhere in Canada is the international price adjusted for transportation costs. When I say “adjusted for”, I mean that if the price of international wheat in Thunder Bay is \$200 per tonne and that wheat is moving to a consumer in Montreal, the cost of getting it to Montreal is \$30 and the price of wheat to that consumer is \$230. It is simply the international price plus the transportation costs. In the case of a consumer on the Prairies, the opposite is done and one subtracts the transportation costs. So if the price of wheat in Thunder Bay is \$200 and the freight rate to get it there is \$25, then the price of wheat in Alberta is \$175. If the price of wheat in Thunder Bay is \$200 and the price of getting it there is approximately \$5, as it is under the Crow at present, then the price of wheat in Alberta is not \$175 but \$195. In each case it is the international price adjusted for transportation costs.

The one kind of consumer who is adversely affected by the Crow rate—and Senator Steuart alluded to this a moment ago—is the user of feed grains in western Canada.

Take, for example, cattlemen. The example I gave a minute ago related to wheat, but what it amounts to is that, if the cost of getting a feed grain from a point in Alberta to Thunder Bay is only \$5 when the real cost of moving it is \$25, then the price

[Traduction]

les minoteries de cette province dans une position moins concurrentielle que si elles devaient acheter le grain dans l'Ouest, le transporter en Ontario, puis le conditionner. Je constate que je suis en minorité.

**Le sénateur Steuart:** Aimeriez-vous nous expédier votre café...

**M. Kroeger:** En dépit de cette disposition très favorable à l'égard du tarif de transport applicable à la farine de l'Ouest, les minoteries ont presque complètement disparu dans l'Ouest canadien.

**Le sénateur Steuart:** Elles sont toutes dans l'Est.

**M. Kroeger:** Comme l'a fait observer le sénateur Steuart, elles sont maintenant presque toutes dans l'Est du Canada.

**Le sénateur Steuart:** Nous avons perdu les avantages que nous avions à être sur les lieux de la matière première, mais vous aviez l'avantage d'être près du marché. Vous avez obtenu les avantages et nous les avons perdus. Le sénateur ne devrait donc pas se plaindre pour l'Ontario. Vous avez tous les avantages du tarif du Nid-de-Corbeau, plus la valeur ajoutée. Nous espérons qu'un jour, nous pourrions commencer à dire aux agriculteurs qu'une partie des industries qui sont parties vers l'Est à cause du tarif du Nid-de-Corbeau reviendront peut-être dans les Prairies, auxquelles elles appartiennent. Mais ne me lancez pas sur ce sujet.

**Le sénateur Molson:** Monsieur le président, j'aimerais faire suite aux questions posées par le sénateur Bielish. Est-il juste de dire que le consommateur canadien est désavantagé sur le plan de ce que le grain lui coûte, par rapport aux coûts sur les marchés outre-mer? Aux fins de la discussion, quelqu'un qui achète du grain au Canada—un minotier ou qui que ce soit—paie-t-il plus à cause du tarif du Nid-de-Corbeau que le taux applicable à l'exportation?

**M. Kroeger:** Non. La raison en est que le prix du grain n'importe où au Canada est le prix international rajusté en fonction des frais de transport. Si le prix du blé international à Thunder Bay est de 200 \$ la tonne et que ce blé est acheminé vers un consommateur de Montréal, il lui en coûte 30 \$ de transport et le blé lui revient donc à 230 \$. C'est simplement le prix international, plus les frais de transport. Dans le cas d'un consommateur des Prairies, on fait l'opposé, c'est-à-dire qu'on soustrait les frais de transport. Donc, si le prix du blé à Thunder Bay est de 200 \$ et le coût du transport pour l'y acheminer est de 25 \$, le prix de ce blé en Alberta sera de 175 \$. Si le prix du blé à Thunder Bay était de 200 \$ et qu'il en coûtait, disons, 5 \$ aux termes du tarif du Nid-de-Corbeau actuel pour en assurer le transport en Alberta, le prix de revient sera de 195 \$. Dans chaque cas, c'est le prix international rajusté en fonction des coûts de transport.

Le type de consommateur que défavorise le tarif du Nid-de-Corbeau—et le sénateur Steuart y a fait allusion il y a un instant—c'est le client qui achète des grains de provende dans l'Ouest canadien.

L'exemple que j'ai donné tout à l'heure portait sur le blé, mais prenons celui des éleveurs de bovins. Si le prix du transport d'une provende d'un point de l'Alberta à Thunder Bay n'est que de 5 \$ lorsqu'il devrait être de 25 \$, le prix du grain

**[Text]**

of feed grain to a cattleman in Alberta is \$20 per tonne higher than it ought to be. So the cattleman in Alberta regards himself, with some justification, as being at a \$20 per tonne disadvantage as a result of the Crow rate. It was that factor that gave rise to the demands of western cattle producers, particularly in Alberta, that the payments not be made to the railways but to the producers. If you pay the subsidy to the producers then your freight rate goes up to a compensatory level and what you are subtracting from the Thunder Bay price is not \$5 per tonne but \$25 per tonne. Feed grain prices in Alberta drop and at the same time the feed grain producer is no worse off because the subsidy is paid to him directly instead of to the railway. So in that sense the Crow rate has biased the western agricultural economy against consumers of prairie grains.

**Senator Rowe:** Senator Olson made the point that this bill will reveal some subsidies that were hidden in the past. I take it that the implication of that is that it will make some of the competing countries a little happier than they have been in the past. Have any of the countries who are members of GATT expressed any concern or strong interest in this bill?

**Mr. Kroeger:** The only country that I am aware of that has an active interest in this bill and has followed its progress rather closely, at least in some quarters, is Japan. It has done so, not because of the agricultural subsidy involved, but because of worry on the part of, for example, the Japanese steel mills that Canada will have trouble meeting its export commitments because of congestion on the westbound main lines. With the passage of this bill, compensation to the railways will be paid on a statutory basis; that will lend more confidence to the possible expansion of the western railway system, allowing the Japanese to continue to rely on getting their Canadian coal on time. I had a discussion with the representative of a Japanese bank; he knew in some detail the considerations involved and was interested in getting an up-to-date picture of the prospects for the passage of the bill. Other agricultural producing countries in the world have not expressed any concern that I am aware of over the subsidy provided for in this bill.

**Senator Steuart:** Does this bill have any effect on the two-price system?

**Mr. Kroeger:** No.

**Senator Steuart:** I merely want to point out that for years the price of grain grown in western Canada for consumption in Canada was lower than the export price. So not only do we supply grain to all of Canada but we supply it at a cheaper rate than the international price. However, many aspects of this bill have an element of unfairness to them, such as in the case of the western cattle producer. Perhaps there will be changes in the future. I think it is reasonable to say that industries in eastern Canada, such as the flour industry and the cattle industry, are well protected, just as they have been in the past.

**[Traduction]**

de provende vendu à l'éleveur en Alberta est supérieur de 20 \$ à ce qu'il devrait être en réalité. L'éleveur albertain est donc justifié, dans une certaine mesure, de trouver que le tarif du Nid-de-Corbeau lui cause un préjudice de 20 \$ la tonne. De là les revendications des éleveurs de bovins, ceux d'Alberta plus particulièrement, qui demandent que les versements soient faits aux éleveurs et non aux chemins de fer. Si vous versez la subvention aux éleveurs, le tarif du transport augmente aussitôt par compensation et ce que vous soustrayez du prix de Thunder Bay n'est pas 5 \$ la tonne mais 25 \$ la tonne; les prix des grains de provende en Alberta baissent alors, sans que le producteur de provende ne s'en trouve plus mal, puisque la subvention lui est versée directement au lieu d'être remise aux chemins de fer. En ce sens, on peut dire que le tarif du Nid-de-Corbeau a avantaagé l'économie agricole de l'Ouest au détriment des consommateurs de grains des Prairies.

**Le sénateur Rowe:** Le sénateur Olson a remarqué que ce projet de loi révélerait certaines subventions qui étaient cachées dans le passé. J'en déduis que certains pays concurrentiels seront un peu plus heureux qu'ils l'étaient autrefois. Les pays du GATT ou tout autre pays se sont-ils intéressés, de près ou de loin, à ce projet de loi?

**M. Kroeger:** Le Japon est le seul pays qui, à ma connaissance, se soit vivement intéressé à ce projet de loi et en ait suivi de près l'élaboration, du moins dans certaines de ses phases. Son intérêt n'est pas motivé par des considérations agricoles mais plutôt en raison de l'inquiétude que ressentent les aciéries japonaises qui craignent que le Canada ne soit pas en mesure de remplir ses engagements à l'exportation en raison de la congestion des principales lignes ferroviaires de l'Ouest. Avec l'adoption de ce projet de loi, les subventions versées aux chemins de fer deviennent statutaires et confèrent une plus grande crédibilité à l'expansion possible du réseau ferroviaire de l'Ouest, permettant aux Japonais de continuer à compter sur ce moyen de transport pour s'approvisionner en charbon canadien. J'en ai causé avec le représentant d'au moins une banque japonaise qui, assez bien renseigné sur cette question, était intéressé de connaître les chances que ce projet de loi avait d'être adopté. Mais les autres pays agricoles du monde n'ont pas, que je sache, exprimé d'intérêt à l'égard des subventions prévues dans le présent projet de loi.

**Le sénateur Steuart:** Ce projet de loi a-t-il des répercussions sur le régime des deux prix?

**M. Kroeger:** Non.

**Le sénateur Steuart:** Je signale simplement que, pendant des années, le prix du grain cultivé dans l'Ouest du Canada et destiné à y être consommé était moins élevé que le prix du grain d'exportation. De sorte que, non seulement nous approvisionnons en grain le Canada tout entier, mais nous le faisons à un prix moindre que le prix international. Ce projet de loi est injuste à plus d'un titre; il l'est pour les éleveurs de bovin de l'Ouest, par exemple. Peut-être y aura-t-il des changements plus tard. Il est raisonnable de dire, je crois, que les industries de l'Est du Canada, comme les minoteries et les entreprises d'élevage de bovins, restent bien protégées, comme elles l'étaient par le passé.



[Text]

**Senator Bell:** Mr. Chairman, we are assuming here that the railways will move the grain by railway cars. I cannot find anything in the bill that would inhibit railways from using a pipeline, something which, I understand, the railways were working on at one time. Would such a proposal require an amendment to the bill?

**Mr. Kroeger:** The bill applies only to the movement of grain by rail and says so explicitly. "Movement" is defined in the bill on page 2 as "movement by rail". Certainly, there has been some discussion and I believe some research done on the movement of certain kinds of bulk commodities by pipeline, but that is all rather futuristic at present. If such a system were set up, the first commodity to be moved by pipeline would be coal. Coal could be moved by pipeline because its end-use is as a fuel. The end-use of grain is as food, and for it to be moved by pipeline it would have to be put into liquid form. If that were done, it would probably affect the quality of the grain.

**Senator Steuart:** You would end up with puffed wheat.

**Senator Bosa:** I believe you mentioned that the price of wheat in Canada is determined not by the cost of production, but by the international price.

**Mr. Kroeger:** That's true.

**Senator Bosa:** Senator Olson used to say that western farmers sold their grain below the cost of production. What is the average cost of production of wheat?

**Mr. Kroeger:** I don't think there is any one answer to the question of what is the cost of production of wheat. For example, if a young man inherit his farm from his father with no debt or interest charges, his cost of production is different from that of his neighbour who has borrowed money at, say 15 per cent and has to carry the interest charges.

**Senator Bielish:** I am concerned about the matter of the average price of the six grains, particularly the final 10 per cent. If you grow barley but have to average the price of wheat, that 10 per cent total will be much higher than the barley can carry. Who will raise barley then?

**Mr. Kroeger:** The concept here is to use what is called a weighted average.

**Senator Bielish:** What do you mean by "weighted"?

**Mr. Kroeger:** By weighted average I mean that wheat accounts for about 60 per cent of western grain production, barley accounts for approximately 27 per cent and flaxseed and rapeseed account for a much smaller percentage. If wheat accounts for 60 per cent, then changes in the price of wheat would also have a 60 per cent weight in arriving at the average.

**Senator Bielish:** I know that, and that is what I am concerned about.

**Mr. Kroeger:** I do not know how one would construct a formula that would be equitable for every producer.

[Traduction]

**Le sénateur Bell:** Monsieur le président, nous supposons ici que les chemins de fer utiliseront des wagons pour le transport du grain. Je ne vois rien dans ce projet de loi qui les empêche d'utiliser un pipe-line, méthode que, si j'ai bien compris, les chemins de fer étudiaient à un moment donné. Faudrait-il, dans une telle éventualité, proposer un amendement à la loi?

**M. Kroeger:** Le projet de loi parle explicitement de transport du grain par le rail. A la page 2 du projet de loi, sous la définition de «mouvement du grain» il est question de «transport par une compagnie de chemins de fer». Sans doute, on en a discuté et on s'est même livré, je crois, à des recherches sur le transport en gros de certaines denrées par pipe-line, mais l'idée est plutôt futuriste. Dans l'éventualité où un système de ce genre serait établi, le charbon serait la première denrée à être transportée par ce moyen, parce qu'il doit, ultimement, servir de carburant. Le grain doit servir d'aliment, et, pour le déplacer par pipe-line, il faudrait le liquéfier d'une certaine façon, ce qui en affecterait probablement la qualité.

**Le sénateur Steuart:** On se retrouverait avec du blé soufflé.

**Le sénateur Bosa:** Vous avez dit, je crois, que le prix du blé est déterminé au Canada non pas suivant le coût de production, mais en fonction du prix du marché international.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**Le sénateur Bosa:** Le sénateur Olson avait coutume de dire que les agriculteurs de l'Ouest vendaient leur grain moins cher qu'il en coûtait pour le produire. Quel est le coût moyen de production du blé?

**M. Kroeger:** On ne saurait répondre nettement à cette question. Par exemple: le jeune homme à qui son père laisse en héritage une entreprise agricole exempte de dettes ou de tout intérêt n'est pas placé dans la même situation que son voisin, qui a dû emprunter disons, à 15 p. 100 et doit en payer les intérêts.

**Le sénateur Bielish:** Cette moyenne pour le grain me préoccupe; c'est-à-dire le prix des derniers 10 p. 100, pour une moyenne de six sortes de grains. Si quelqu'un cultive l'orge et que vous prenez la moyenne pour le prix du blé, ce chiffre de 10 p. 100 représentera alors un prix beaucoup plus élevé que celui qu'il est possible d'attribuer à l'orge. Dans ces conditions, qui cultivera l'orge?

**M. Kroeger:** On veut en somme utiliser ce que l'on appelle une moyenne pondérée.

**Le sénateur Bielish:** Qu'entendez-vous par «pondérée»?

**M. Kroeger:** J'entends que le blé représente environ 60 p. 100 de la production du grain de l'Ouest; l'orge, environ 27 p. 100 et les graines de lin et de colza, un pourcentage beaucoup moins élevé. Si le blé représente 60 p. 100 de la production totale, ce même pourcentage vaudra également pour toute modification de son prix dans l'établissement de la moyenne.

**Le sénateur Bielish:** Je le sais bien et c'est précisément ce qui m'inquiète.

**M. Kroeger:** Je ne connais pas de formule qui soit équitable pour tous.



[Text]

**Senator Bielish:** It seems to me that that is a terrible disadvantage to those areas which do not grow wheat. After all, wheat is not grown in all of the prairie provinces. Some provinces grow barley and others grow oats.

**Mr. Kroeger:** We could not prescribe any formula in the statute that would produce an equitable result for every producer on the basis of what his historic production has been and what the price of that commodity was in a particular year. Administratively, it would be an enormously complex undertaking.

I should add that the purpose of the safety net is to provide a rather broad kind of insurance for western grain producers. For example, it is not an income stabilization scheme since a grain producer's income is not determined simply by the price of a particular grain or a set of grains in a particular year. It depends on how much the producer produces.

**Senator Bielish:** I understand that.

**Mr. Kroeger:** It depends on a variety of cost factors and price factors.

**Senator Bielish:** The region itself is also a factor. As you know, the prairie provinces vary greatly from their southern borders to their northernmost borders.

**Mr. Kroeger:** There are so many possible variations that, administratively, I think it would be just about impossible to construct a system that would produce a tailored, equitable result for everyone.

**Senator Bielish:** I can see that it will be difficult, and it is a concern on which I will have to work. Thank you very much, Mr. Kroeger.

**The Chairman:** Does the clause carry?

**Senator Olson:** I have one comment to make, Mr. Chairman. It does not change the régime which is in effect now.

**Mr. Kroeger:** That is also the case, senator.

**Senator Asselin:** It would be much more difficult in certain regions in the west.

**The Chairman:** Does clause 62 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** It being five minutes past 10 I am willing to entertain a motion for adjournment. As was announced in the house this afternoon, we will have another meeting in this same room tomorrow afternoon at 4 o'clock. Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre will be here as well as the minister.

The committee adjourned.

Ottawa, Wednesday, November 16, 1983

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-155, to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof, met this day at 4 p.m. to consider the bill.

**Senator Leopold Langlois (Chairman)** in the Chair.

[Traduction]

**Le sénateur Bielish:** Cela me semble extrêmement préjudiciable aux régions où il ne se cultive pas de blé. Après tout, le blé ne se cultive pas dans toutes les provinces des Prairies. On cultive de l'orge dans l'une et de l'avoine dans l'autre.

**M. Kroeger:** Il nous a été impossible d'insérer dans la loi une formule qui serait équitable pour un producteur en particulier, en nous fondant sur sa production passée et sur le prix de cette denrée pour une année donnée. Ce serait, du point de vue administratif, une tâche éminemment complexe.

Je pourrais ajouter que cette mesure vise à donner aux producteurs de grain de l'Ouest une certaine garantie générale. Cette formule n'a pas en vue la stabilisation du revenu du producteur de grain, puisqu'il n'est pas déterminé uniquement par le prix d'une sorte ou d'un ensemble de types de grains de provenance au cours d'une année donnée. Le revenu du producteur est fonction de la quantité qu'il produit.

**Le sénateur Bielish:** Je comprends cela.

**M. Kroeger:** Il résulte d'une foule de facteurs qui entrent dans la composition des coûts et des prix.

**Le sénateur Bielish:** La région est elle-même un facteur. Comme vous le savez sans doute, il y a une grande différence entre le Sud et le Nord des provinces de l'Ouest.

**M. Kroeger:** Les variantes sont si nombreuses qu'il est, je crois, administrativement impossible de créer un système équitable pour tous.

**Le sénateur Bielish:** Je me rends compte que la chose ne sera pas facile et c'est une réalité que je devrai toujours avoir à l'esprit. Merci beaucoup, monsieur Kroeger.

**Le président:** L'article est-il adopté?

**Le sénateur Olson:** J'ai une remarque à faire, monsieur le président. Tout cela ne modifie pas le régime actuel.

**M. Kroeger:** C'est également vrai, sénateur.

**Le sénateur Asselin:** Ce serait encore plus difficile dans certaines régions de l'Ouest.

**Le président:** L'article 62 est-il adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Il est 22 h 05 et je suis disposé à recevoir une motion en vue de l'ajournement. Comme on l'a annoncé à la Chambre cet après-midi, nous nous réunirons à nouveau dans cette même pièce demain après-midi à 16 heures. MM. Kroeger et Lefebvre seront présents, ainsi que monsieur le ministre.

Le Comité suspend ses travaux.

Ottawa, le mercredi 16 novembre 1983

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications auquel a été renvoyé le projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 16 heures pour étudier ledit projet de loi.

**Le sénateur Léopold Langlois (président)** occupe le fauteuil.

[Text]

**The Chairman:** Honourable senators, last night at the time of adjournment we had reached Part VI of the bill. That is the part dealing with regulations.

However, before we commence our consideration of the remaining clauses I would like to inform honourable senators that we have received a number of representations by telex. Most of these telexes are of the same nature, that is, they contain the same wording. The one before me, which I have just received, reads as follows:

Return Crow bill to House of Commons for impact study to see effect on Canada.

The following people have also sent telexes: Roger Bortis, Saskatchewan; A. Mills, Lac Vert, Saskatchewan; Melvin L. LeBarre, Pleasantdale, Saskatchewan; Edward J. Shuber, Pleasantdale, Saskatchewan; Neil Woolsey, Pleasantdale, Saskatchewan; A. T. Rogers, Pleasantdale, Saskatchewan; J. Coryle, Pleasantdale, Saskatchewan; Orville Kjelshus, Pleasantdale, Saskatchewan; Lenora Mills, Lac Vert, Saskatchewan; Clifford O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; William Coyle, Pleasantdale, Saskatchewan; Orville O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; J. V. Wilkinson, Pleasantdale, Saskatchewan; Lillian O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; Russel and Joyce Hrappestad, Swan River, Manitoba, and the last one from Edward Barrow, Swan River, Manitoba.

The clerk of the committee will acknowledge receipt of these telegrams. Those people who made telephone calls will be told that their concerns have been brought to the attention of the committee. I hope all members of the committee have received copies of these most recent representations.

The minister will be joining us at some point later on in the afternoon. In the meantime we will carry on with our consideration of the bill.

The first clause for our consideration is clause 63 at page 39 of the bill. Are there any questions with respect to this clause?

**Some Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Does the clause carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next clauses which we should consider are found at pages 42 and 43 of the bill. They are clauses 73(1), (2) and (3), clause 74 and clause 75.

Does clause 73 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 74 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Does clause 75 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Bielish:** Mr. Chairman, are you not making any reference to the way in which the bill was worded prior to these changes?

**Senator Macdonald:** Clause 73 was passed without any discussion and Senator Bielish was wondering what changes had been made to clause 73.

[Traduction]

**Le président:** Honorables sénateurs, hier soir, lors de l'ajournement, nous étions à étudier la Partie VI du projet de loi qui traite des règlements.

Toutefois, avant d'entreprendre l'étude des articles qui restent, j'aimerais faire savoir aux honorables sénateurs que nous avons reçu plusieurs témoignages par télex. La plupart de ces télex abondent dans un même sens, c'est-à-dire qu'ils sont tous libellés dans les mêmes termes. Celui que j'ai en main et que je viens de recevoir se lit comme suit:

Retourner le projet de loi C-155 à la Chambre des communes pour étudier les répercussions qu'il aura sur le Canada.

Les personnes suivantes ont aussi envoyé des télex: Roger Bortis, Saskatchewan; A. Mills, Lac Vert, Saskatchewan; Melvin L. LeBarre, Pleasantdale, Saskatchewan; Edward J. Shuber, Pleasantdale, Saskatchewan; Neil Woolsey, Pleasantdale, Saskatchewan; A. T. Rogers, Pleasantdale, Saskatchewan; J. Coryle, Pleasantdale, Saskatchewan; Orville Kjelshus, Pleasantdale, Saskatchewan; Lenora Mills, Lac Vert, Saskatchewan; Clifford O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; William Coyle, Pleasantdale, Saskatchewan; Orville O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; J. V. Wilkinson, Pleasantdale, Saskatchewan; Lillian O'Brien, Pleasantdale, Saskatchewan; Russel et Joyce Hrappestad, Swan River, Manitoba, et le dernier vient de Edward Barrow, Swan River, Manitoba.

Le greffier du Comité accusera réception de ces télégrammes. A ceux qui ont téléphoné, on dira que leurs inquiétudes ont été portées à l'attention du Comité. J'espère que tous les membres du Comité ont reçu copie des plus récents mémoires.

Le ministre se joindra à nous un peu plus tard cet après-midi mais, entre-temps, nous poursuivrons notre étude du projet de loi.

Le premier article que nous étudierons est l'article 63 à la page 39 du projet de loi. Y a-t-il des questions concernant cet article?

**Des voix:** Non.

**Le président:** L'article est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Les prochains articles que nous devrions étudier se trouvent aux pages 42 et 43 du projet de loi. Il s'agit des paragraphes 73(1), (2), et (3) et des articles 74 et 75.

L'article 73 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 74 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 75 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le sénateur Bielish:** Monsieur le Président, ne voulez-vous pas parler du libellé du projet de loi avant l'adoption des modifications?

**Le sénateur Macdonald:** L'article 73 a été adopté sans discussion, et le sénateur Bielish se demande quelles modifications ont été apportées à cet article.



[Text]

**The Chairman:** Honourable senators are free to ask questions if they wish.

**Senator Bielish:** Last night, Mr. Chairman, you were asked to outline what the clauses contained before they were amended.

**The Chairman:** Mr. Kroeger?

**Mr. Arthur Kroeger, Secretary, Ministry of State for Economic Development:** I am at the committee's disposal, Mr. Chairman. What clause would you like me to start with?

**Hon. Senators:** Clause 73.

**Mr. Kroeger:** Clause 73 arises out of the fact that the bill did not pass prior to the beginning of the 1983-84 crop year on August 1. Accordingly, some special transitional measures had to be developed and incorporated into the bill when it was being processed by the House of Commons. Shall I go through items (a) through (f)? Is that the committee's desire, or are there particular points in clause 73 which any honourable senator would like to discuss?

**The Chairman:** I am in the hands of the committee.

**Senator Steuart:** Exactly what is the difference in this clause?

**Senator Bonnell:** Is it not to do with the transition period?

**Mr. Kroeger:** Ordinarily, the calculations are made as a result of a certain process in which the CTC calculates changes in railway costs and establishes the rate structure for a certain year and publishes those figures on April 30 of each year. In this case there was not an opportunity to go through that process so we established what is called the "multiplier" and then simply wrote into the bill in this particular subclause (a) what the multiplier would be.

Since some honourable senators were here during the pre-study and some were not I should explain exactly how this provision works. In effect, Schedule II of the bill, which is called Base Rate Scale, is a tidied up version of the traditional Crowsnest Pass rate scale. As a result of some calculations prescribed in the bill, each year it is established by exactly how much the original Crow scale must be multiplied in order to arrive at a compensatory rate. In clause 73(a) it is prescribed that for this crop year the multiplier shall be deemed to be 5.06. In this subclause the multiplier is actually called a "quotient". At any rate, 5.06 is what those particular rates are multiplied by. If members of the committee would refer to the distance scale on page 46, I could provide a simple example. Let us consider a point 951 miles from a port. You will find in the column on the right that the original Crow rate from that particular point in western Canada would have been \$5.01 per tonne. We then multiply \$5.01 by 5.06 to arrive at a freight rate figure in the order of \$25 and some odd cents. This would be the freight rate from any point in western Canada which was that specific distance from port. For ease of reference let me round this figure out to \$25.50. That \$25.50 would then be divided and a certain proportion of it would be paid by the grain producer when he delivered his product to the elevator.

[Traduction]

**Le président:** Les honorables sénateurs peuvent poser des questions s'ils le désirent.

**Le sénateur Bielish:** Hier soir, monsieur le président, on vous a demandé d'expliquer le contenu des articles avant leur modification.

**Le président:** M. Kroeger?

**M. Arthur Kroeger, secrétaire, ministre d'État au Développement économique:** Je suis à la disposition du comité, monsieur le président. Par quel article voulez-vous que je commence?

**Des voix:** L'article 73.

**M. Kroeger:** L'article 73 découle du fait que le projet de loi n'a pas été adopté avant le début, le 1<sup>er</sup> août, de la campagne agricole 1983-1984. Par conséquent, certaines dispositions transitoires spéciales ont été élaborées et ajoutées au projet de loi lorsqu'il a été étudié par la Chambre des communes. Voulez-vous que je passe en revue les alinéas a) à f)? Est-ce là ce que veulent les membres du Comité ou si certains honorables sénateurs préfèrent discuter d'aspects plus précis de l'article 73?

**Le président:** Je m'en remets au Comité.

**Le sénateur Steuart:** Quelles modifications ont été apportées à cet article?

**Le sénateur Bonnell:** Ne s'agit-il pas des dispositions touchant la période de transition?

**M. Kroeger:** Habituellement, la CCT calcule les changements survenus dans les coûts des sociétés ferroviaires et établit le taux annuel; elle publie les chiffres le 30 avril de chaque année. Dans ce cas, il n'a pas été possible d'effectuer ce calcul alors nous avons déterminé ce que nous avons appelé le «multiplicateur» et nous en avons précisé la valeur à l'alinéa a) du projet de loi.

Certains honorables sénateurs ont assisté à la séance qui a eu lieu avant le début de l'étude et d'autres pas, alors je pourrais peut-être expliquer comment cette disposition fonctionne. En effet, à l'Annexe II du projet de loi, ce qu'on appelle le barème de référence est en effet une version améliorée du tarif traditionnel du Pas du Nid-de-Corbeau. A cause de certains calculs prescrits dans le projet de loi, on détermine à chaque année par quel quotient le tarif original du Corbeau doit être multiplié afin d'en arriver à un taux compensatoire. A l'alinéa 73, il est prévu que le quotient pour cette campagne agricole sera égale à 5.06. Dans cet alinéa, le multiplicateur s'appelle en effet un «quotient». De toute façon, on multipliera les taux par 5.06. Si les membres du Comité veulent bien se reporter à l'échelle de distance qui se trouve à la page 46, je pourrais vous donner un exemple très simple. Prenons par exemple un endroit situé à 951 milles d'un port. Vous trouverez dans la colonne de droite que le tarif original du Corbeau pour cet endroit en particulier de l'Ouest du Canada aurait été de 5,01 dollars la tonne. Lorsque nous multiplions 5,01 dollars par 5.06 on arrive à un taux de l'ordre de 25 \$ et quelques cents. Ce serait là le taux applicable pour tout endroit de l'Ouest du Canada situé à cette même distance d'un port. Pour faciliter le maniement de ce chiffre, arrondissons-le à 25,50 \$. Ce total de



[Text]

The balance would be paid by the government directly to the railways as periodic payments during the course of the year.

In clause 73(1)(b), if I could just take one more minute, the division of the freight rate for the 1983-84 crop year is 76.7 per cent. What that means is that if the freight rate is \$25.00, the federal government pays a little more than three-quarters of it, which would be approximately \$18.00, and the producer at the elevator, instead of paying \$5.10, would therefore pay, perhaps, \$6.50. That is the significance of 73(1)(a) and 73(1)(b).

Since the minister has now arrived, perhaps I should suspend the explanation for the moment.

**Senator Marshall:** Before you suspend it, sir, for what distance is that rate that you mentioned? You said 951 miles and then you said for any distance—

**Mr. Kroeger:** No, for any point in western Canada which is that distance—i.e. 950 miles—from port, and what you have in schedule 2, in effect, is a distance-related scale. If you apply the same multiplier to every rate in the schedule, then you get a uniform increase in the freight rate for every delivery point in western Canada. That is the significance of the multiplier concept.

**The Chairman:** Are there any further questions on this clause?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that that clause carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 74 on page 43, "Payments"?

**Senator Macdonald:** Is that clause not the same as it was in the original act? It just says that payments shall be paid out of the Consolidated Revenue Fund. That is the only place it could come from. Is there any change in that? Perhaps it has been the same all the way. However, it is not important enough to hold up the proceedings.

**Senator Petten:** It is always important.

**The Chairman:** Mr. Kroeger, perhaps you have some explanation?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, this is what one could describe as legislative tidiness. We, in fact, did not have it in the original version of the bill. It was subsequently realized that its inclusion would be an improvement to the bill. It is not an essential component but it is normal, I believe, to include a clause of this kind in bills which involve the expenditure of moneys. The amendments, therefore, was added at the same time as a number of other amendments were being put in.

[Traduction]

25,50 \$ serait alors divisé et une certaine partie du montant serait payée par le producteur de grain lorsqu'il livre son produit à l'éleveur. Le solde serait payé par le gouvernement directement aux sociétés ferroviaires sur une base périodique au cours de l'année.

A l'alinéa 73(1)b), si vous m'accordez encore une minute, la division du taux pour la campagne agricole 1983-1984 donne un total de 76,7 p. 100. Cela signifie que si le taux est établi à 25\$, le gouvernement fédéral en paie un peu plus des trois quarts, soit environ 18\$, et le producteur au lieu de payer 5,10\$ à l'éleveur paiera peut-être 6,50\$. C'est le sens des alinéas 73(1)a) et b).

Comme le ministre vient d'arriver, je pourrais peut-être interrompre mon explication.

**Le sénateur Marshall:** Avant de passer à autre chose, monsieur, à quelle distance correspond le taux que vous avez mentionné? Vous avez dit 951 milles et puis vous avez dit que pour n'importe quelle distance...

**M. Kroeger:** Non, pour n'importe quel point de l'Ouest canadien qui se trouve à la même distance, c'est-à-dire à 951 milles, d'un port et ce que vous trouvez à l'Annexe II, en effet, est un barème lié à la distance. Si vous appliquez le même multiplicateur à chaque taux du barème, vous obtenez une augmentation uniforme du taux pour chaque point de livraison dans l'Ouest du Canada. Voilà l'importance du concept du multiplicateur.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions concernant cet article?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Voulez-vous, honorables sénateurs, que l'article soit adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Passons à l'article 74 de la page 43, intitulé «versements».

**Le sénateur Macdonald:** Le libellé de cet article n'est-il pas celui que l'on trouvait dans la loi originale? Il dit tout simplement que les versements sont prélevés sur le Fonds du revenu consolidé. L'argent ne pourrait provenir d'ailleurs. A-t-on modifié cet article? Il n'a peut-être jamais été modifié. Toutefois, il n'est pas suffisamment important pour que nous nous y attardions.

**Le sénateur Petten:** C'est toujours important.

**Le président:** M. Kroeger, avez-vous des explications à donner?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, on pourrait parler ici de détails législatifs. En fait, cet article ne figurait pas dans la version originale du projet de loi. On a constaté par la suite que son inclusion améliorerait le projet de loi. Ce n'est pas un élément essentiel mais il est normal, je crois, d'inclure une disposition de ce genre dans des projets de loi comportant des affectations de fonds. L'amendement, toutefois, a été ajouté en même temps que d'autres amendements.

[Text]

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 74 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Clause 75?

**Some Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it your wish, honourable senators, that clause 75 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Now turning to page 44, Schedule 1, Grains, Crops and Products. Any questions on this? Senator Riley?

**Senator Riley:** What is canola?

**Mr. Kroeger:** It is an oilseed that is grown in western Canada, and crushed into oil and meal, and the oil is used for products such as margarine.

**Senator Petten:** It compares to the New Brunswick seaweeds.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I am asking questions of the witness.

Is it the same as granola, which is a solid substance?

**Mr. Kroeger:** No, this is canola.

**Senator Riley:** What is the difference, then, between granola and canola?

**Mr. Kroeger:** Granola is simply a trade name for a certain kind of cereal.

**Senator Riley:** But it is not an oil?

**Mr. Kroeger:** No, sir, you eat it for breakfast.

**Senator Riley:** Yes, and you make chocolate bars with it.

**The Chairman:** Any further questions? Is it your wish, honourable senators, that Schedule 1 carry?

**Some Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Schedule 1, carried. That is now the end of the amendments adopted by the other place.

**Senator Riley:** Mr. Chairman, I have something to say—

**The Chairman:** On this clause?

**Senator Riley:** No, I have to go back to the hopper cars. We were talking about the hopper cars. Mr. Kroeger, you say that the government has a program whereby they are still building hopper cars?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Senator Riley:** That is a continuing program?

**Mr. Kroeger:** In the 1970s, the federal government made a succession of purchases of hopper cars. Then in 1979, I believe, Alberta and Saskatchewan each committed themselves to buying 1,000 hopper cars and contributed those to the fleet. The Canadian Wheat Board bought a couple of thousand and, in its announcement on February 1, 1983, the federal government

[Traduction]

**Le président:** Voulez-vous, honorables sénateurs, que l'article 74 soit adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Article 75?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Voulez-vous, honorables sénateurs, que l'article 75 soit adopté?

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Passons maintenant à l'Annexe I, page 44, intitulée «Grains, plantes et produits». Y a-t-il des questions?

**Le sénateur Riley:** Qu'est-ce que le canola?

**M. Kroeger:** C'est une graine servant à la fabrication d'huile qui est cultivée dans l'Ouest du Canada puis broyée pour fabriquer de l'huile et de la farine; l'huile est utilisée pour la fabrication de produits comme la margarine.

**Le sénateur Petten:** C'est comparable aux algues marines du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le Président, je pose les questions au témoin.

S'agit-il de ce qu'on appelle granola, qui est une substance solide?

**M. Kroeger:** Vous avez mal compris, nous parlons de canola.

**Le sénateur Riley:** Quelle est donc la différence entre la granola et la canola?

**M. Kroeger:** Granola est simplement le nom commercial d'un certain type de céréale.

**Le sénateur Riley:** Mais ce n'est pas une huile?

**M. Kroeger:** Non, cette céréale se mange au petit déjeuner.

**Le sénateur Riley:** Je vois et on en fait aussi des tablettes de chocolat.

**Le président:** Avez-vous d'autres questions? Vous plaît-il honorables sénateurs, d'adopter cette annexe?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** L'annexe 1 est adoptée. Nous avons maintenant terminé l'étude des amendements proposés par l'autre endroit.

**Le sénateur Riley:** Monsieur le président, j'ai quelque chose à ajouter.

**Le président:** Sur cet article?

**Le sénateur Riley:** Non, je voudrais revenir aux wagons-trémies dont nous parlions tantôt. M. Kroeger, vous avez dit que le gouvernement achète toujours des wagons de ce genre?

**M. Kroeger:** Oui, Monsieur.

**Le sénateur Riley:** S'agit-il d'un programme permanent?

**M. Kroeger:** Dans les années 70, le gouvernement fédéral a acheté à plusieurs reprises des wagons-trémies. Si je ne m'abuse, en 1979, l'Alberta et la Saskatchewan se sont engagées à acheter 1 000 wagons-trémies chacune pour augmenter notre parc. La Commission canadienne du blé en a acheté environ deux mille et le premier février 1983, le gouvernement

[Text]

committed itself to buying an additional batch of hopper cars, comprising of something less than 4,000, over the next three years. With that purchase, there will be a very substantial hopper-car fleet in existence and, thereafter as hopper cars need to be replaced or additional cars need to be purchased to enlarge the fleet, that will be a part of railway costs and will be reflected in the freight rate, which is intended to recover the costs incurred by the railways.

**Senator Riley:** Who, then, will bear the cost of the continuing maintenance of these hopper cars?

**Mr. Kroeger:** Ultimately, the railways will bear the cost of the continuing maintenance, and the maintenance of them will be one of a large number of railway costs that are regarded as eligible and are covered through the freight rate.

**Senator Riley:** Through the grants?

**Mr. Kroeger:** No, through the freight rate. You set a freight rate each year at a level that will enable the railways to cover their costs in that year, and if there is an additional cost that arises, including for example the need to make a hopper car purchase, then that cost becomes reflected in the freight rate of subsequent years.

**Senator Riley:** So eventually the government's supply of hopper cars will be in the hands of the railways, is that right?

**Mr. Kroeger:** Well yes, they are effectively in the hands of the railways right now.

**Senator Riley:** What about the hopper cars owned by the Alberta and Saskatchewan governments?

**Mr. Kroeger:** The Alberta and Saskatchewan hopper cars, again, in a practical way, are part of the fleet. However, there is a provision in the bill which enables the Minister of Transport to enter into agreements for the management of hopper cars. Those cars would then be managed by the grain transportation administrator, on the minister's behalf and that power in the bill is intended to establish a clean, legal regime for the creation of a single car fleet, a consolidated management system for the hopper car fleet.

**Senator Riley:** That covers the Alberta and Saskatchewan cars also?

**Mr. Kroeger:** If the governments of Alberta and Saskatchewan consented, then yes, their cars would be included in this consolidated fleet and managed by the grain transportation administrator.

**Senator Riley:** And the maintenance would be borne by the railways?

**Mr. Kroeger:** Provisions for maintenance would have to figure in the agreements with Alberta and Saskatchewan, but I expect that that would be the result, yes.

**Senator Riley:** As I recall at the time of our pre-study, there were groups in the prairie provinces such as co-ops or farm unions or whatever who had also purchased hopper cars.

[Traduction]

fédéral s'engageait à en acheter un peu moins de 4 000 au cours des trois prochaines années. Nous disposerons alors d'un important parc de wagons-trémies. Lorsqu'il sera nécessaire d'acheter de nouveaux wagons-trémies pour accroître le parc ou pour remplacer ceux qui sont trop anciens, ce sera aux compagnies ferroviaires de le faire et le tarif du transport sera ajusté en conséquence puisqu'il doit leur permettre de recouvrer leurs frais.

**Le sénateur Riley:** Qui paiera donc pour l'entretien de ces wagons-trémies?

**M. Kroeger:** Les compagnies de chemins de fer défraieront éventuellement le coût d'entretien et ce coût s'ajoutera à ceux qui sont considérés comme des frais admissibles devant être recouverts par le tarif de transport des marchandises.

**Le sénateur Riley:** Auquel s'appliqueraient les subventions?

**M. Kroeger:** Non, devant être recouverts par le tarif de transport des marchandises. Il faut fixer chaque année un tarif de transport qui permette aux compagnies ferroviaires de recouvrer leurs frais engagés au cours de l'année et toute augmentation des coûts résultant, par exemple, de l'achat de wagons-trémies doit entrer dans le calcul du taux de transport s'appliquant aux années subséquentes.

**Le sénateur Riley:** Les wagons-trémies qui appartiennent actuellement au gouvernement passeront éventuellement aux mains des compagnies ferroviaires n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Ils sont déjà entre leurs mains.

**Le sénateur Riley:** Qu'en est-il des wagons-trémies qui appartiennent aux gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan?

**M. Kroeger:** En pratique, ces wagons font partie du parc. Une disposition du projet de loi permet toutefois au ministre des Transports de conclure des ententes concernant la gestion des wagons-trémies. L'administrateur de l'Office du transport du grain gèrerait donc l'affectation de ces wagons au nom du ministre et ce pouvoir lui est confié dans le projet de loi afin qu'il soit légalement possible de créer un seul système de gestion du parc.

**Le sénateur Riley:** Parc qui comprendrait également les wagons-trémies de l'Alberta et de la Saskatchewan?

**M. Kroeger:** Oui, si les gouvernements de l'Alberta et de la Saskatchewan y consentaient.

**Le sénateur Riley:** Et l'entretien de ce parc incomberait aux compagnies de chemins de fer?

**M. Kroeger:** La question de l'entretien devrait figurer dans les ententes qui seraient conclues entre l'Alberta et la Saskatchewan, mais je crois que c'est ce qui se passerait.

**Le sénateur Riley:** N'avons-nous pas appris lors de notre étude préliminaire que certains groupes des Prairies comme les coopératives agricoles avaient également acheté des wagons-trémies.



[Text]

**Mr. Kroeger:** No, sir.

**Senator Riley:** You say it is just the provinces who have done that?

**Mr. Kroeger:** And the Canadian Wheat Board.

**Senator Riley:** Yes, of course, that is the one I had in mind.

**Mr. Kroeger:** The Canadian Wheat Board made a purchase which was paid for with grain producers' money. They bought 2,000 hopper cars. The ownership of those cars is a matter of some legal question, I think, but it looks as though formally, the title of those cars rests with the federal government.

**Senator Riley:** And those, in turn, will then go to the railways under the same agreement?

**Mr. Kroeger:** It is expected that those cars would become part of the consolidated fleet, the management of which is provided for in the bill.

**Senator Riley:** With reference to all those hopper cars, the ones purchased by the federal government, the ones purchased by the provincial governments of Alberta and Saskatchewan and the ones which are owned by the Canadian Wheat Board; if we add those to the ones owned by the railways at the present time, has that entire fleet been sufficient to carry all of the grain up to the present?

**Mr. Kroeger:** I believe that the hopper car fleet has been adequate to meet the annual requirements thus far, and the railways have, in fact, been moving record volumes of grain year over year. There is an expectation that the volumes will continue to grow in the future, and it is to meet that growth that the government committed itself, outside the provisions of this bill, to make some additional purchases of hopper cars now and in the next two years.

**Senator Riley:** You consider that there will be an adequate number of cars to carry the grain to the west coast over the next few years.

**Mr. Kroeger:** The expectation is that the hopper cars, for which commitments have been made, will be adequate, but, obviously, those forecasts of hopper car requirements keep being revised in the light of transient grain production.

**Senator Riley:** That brings me back to last evening when you said that part of the cost to the railways would be the providing of additional hopper cars.

**Mr. Kroeger:** After 1985-86.

**Senator Riley:** But now you say that you have reason to think that there are enough hopper cars.

**Mr. Kroeger:** There should be for a time.

**Senator Riley:** I mean in the next few years.

**Mr. Kroeger:** They will not last forever.

**Senator Riley:** I know that, but they can be maintained.

**Mr. Kroeger:** As and when there is a requirement for additional cars or for the replacement of existing cars, then those purchases will be the responsibility of the railways, but the

[Traduction]

**M. Kroeger:** Non, monsieur.

**Le sénateur Riley:** Donc seules les provinces en posséderaient?

**M. Kroeger:** Et la Commission canadienne du blé.

**Le sénateur Riley:** Oui, naturellement c'est à elle que je songeais.

**M. Kroeger:** La Commission canadienne du blé a acheté 2 000 wagons-trémies avec l'argent provenant des producteurs de grain. Je pense que la question de déterminer à qui appartiennent ces wagons pose certaines difficultés juridiques, mais je crois qu'officiellement ils appartiennent au gouvernement fédéral.

**Le sénateur Riley:** Ces wagons-trémies seront donc remis aux compagnies de chemins de fer en vertu du même accord?

**M. Kroeger:** Ces wagons sont censés faire partie du parc regroupé dont les modalités de gestion sont fixées dans le projet de loi.

**Le sénateur Riley:** Si on tient compte des wagons-trémies qui appartiennent au gouvernement fédéral, au gouvernement de l'Alberta et de la Saskatchewan, à la Commission canadienne du blé et aux compagnies de chemins de fer, peut-on dire que l'ensemble du parc est suffisant à l'heure actuelle pour transporter le grain?

**M. Kroeger:** Je crois que le parc de wagons-trémies a suffi jusqu'à maintenant à transporter le grain produit chaque année puisque les chemins de fer ont transporté des volumes records de grains ces dernières années. On s'attend à ce que la production de grain continue d'augmenter dans l'avenir et c'est pourquoi le gouvernement s'est engagé, outre les dispositions figurant à ce sujet dans le projet de loi, à acheter d'autres wagons-trémies cette année et pour les deux autres prochaines années.

**Le sénateur Riley:** Vous considérez donc que le nombre de wagons sera suffisant pour transporter à la côte ouest tout le grain produit au cours des prochaines années.

**M. Kroeger:** On prévoit que ce sera le cas, mais on revise bien sûr continuellement ces prévisions en fonction de la production de grain.

**Le sénateur Riley:** Ce qui me ramène à ce que vous avez dit hier soir, c'est-à-dire que l'achat de nouveaux wagons-trémies constituera un élément des coûts des chemins de fer.

**M. Kroeger:** Après 1985-1986.

**Le sénateur Riley:** Vous dites toutefois que vous pensez que le nombre de wagons-trémies est suffisant.

**M. Kroeger:** Ce devrait être le cas pour un certain temps.

**Le sénateur Riley:** Je parle des quelques prochaines années.

**M. Kroeger:** Ils ne dureront pas indéfiniment.

**Le sénateur Riley:** Je sais, mais on peut les entretenir.

**M. Kroeger:** Il incombera aux compagnies de chemins de fer d'acheter de nouveaux wagons-trémies s'ils sont nécessaires en raison d'une augmentation de la production ou pour remplacer

[Text]

expectation is that the purchases programmed through 1985-86 will meet the medium-term requirements.

**Senator Riley:** What do you estimate would be the life of a hopper car?

**Mr. Kroeger:** Perhaps 20 to 25 years.

**Senator Riley:** I take it that that is not going to present a big problem to the railways in the near future.

**Mr. Kroeger:** No, it should not.

**Senator Riley:** We can probably disregard any additional capital costs having to be sustained by the railways over the next few years.

**Mr. Kroeger:** It all depends on what happens to western grain production because the prevailing forecast is that there is going to be a one-third increase in volume of shipments between 1981 and 1991; in other words, from 31 million tonnes to 41 million tonnes and, in fact, production has continued to grow. If that trend is maintained within the latter part of the 1980s, there could be a requirement to buy additional hopper cars. The other factor is that there still are some boxcars in the fleet. Those are wearing out and as the attrition of the existing boxcar fleet proceeds, there will probably be a requirement for some additional hopper cars in the latter part of the decade.

**Senator Riley:** But not extensive.

**Mr. Kroeger:** It is really very difficult to give a firm answer about what might be needed in 1987 or 1988. One will have to see at the time.

**Senator Riley:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** This concludes our study of the bill. Before I entertain a motion to sit *in camera* to consider our report, we have the Minister of Transport with us. Please welcome him on his second appearance before this committee concerning this bill.

**The Honourable Lloyd Axworthy, P.C., Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. Seeing that you have virtually passed the bill, I should probably stop while I am ahead and say nothing at all but that would be contrary to the traditions of the Senate. I recognize that you have already made an extensive examination of the bill and I appreciate that Mr. Kroeger and the other members of the staff have spent time to go through the details with you.

I should like to highlight for you some of the important measures in the bill that, I believe, meet the public concerns that have been expressed. I think that members of the Senate should be in a position to respond to those concerns with some confidence that the apprehensions that are sometimes raised we have tried to meet, particularly through the amendments that were made in the House of Commons over the past several weeks of intense examination.

The most important area I want to draw to your attention is the altered safety-net formula brought forward by amendment. We know the concerns of the western grain producers have

[Traduction]

d'anciens wagons, mais l'on prévoit que les achats prévus jusqu'à 1985-1986 suffiront à répondre à la demande à moyen terme.

**Le sénateur Riley:** Quel est à votre avis la durée utile d'un wagon-trémie?

**M. Kroeger:** Elle est sans doute de 20 à 25 ans.

**Le sénateur Riley:** L'achat de wagons-trémies ne devrait donc pas poser un grand problème aux compagnies de chemins de fer dans l'avenir immédiat.

**M. Kroeger:** Non, en effet.

**Le sénateur Riley:** Les chemins de fer n'auront donc sans doute pas à assumer des coûts d'investissement accrus au cours des quelques prochaines années.

**M. Kroeger:** Tout dépend de l'augmentation de la production de grain qui, selon les estimations, devrait être en 1991 un tiers de plus que celle de 1981; autrement dit, la production devrait passer de 31 millions de tonnes à 41 millions de tonnes et la production augmente effectivement. Si la tendance actuelle se maintient dans la deuxième partie des années 80, il se pourrait qu'il soit nécessaire d'acheter de nouveaux wagons-trémies. Le parc compte toutefois encore quelques wagons couverts. Ceux-ci se détériorent et à mesure qu'ils deviendront inutilisables, il sera sans doute nécessaire au cours de la deuxième partie de la décennie de les remplacer par d'autres wagons-trémies.

**Le sénateur Riley:** Mais il n'y en a pas beaucoup.

**M. Kroeger:** Il est vraiment très difficile de prévoir avec exactitude le nombre des wagons-trémies dont on aura besoin en 1987 ou 1988. Il faudra voir à ce moment.

**Le sénateur Riley:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Cela met fin à notre étude du projet de loi. Avant que j'accepte une motion nous permettant de siéger à huis clos pour étudier notre rapport, je veux vous signaler que nous accueillons maintenant le ministre des Transports qui comparait pour la deuxième fois devant nous en rapport avec ce projet de loi. Je vous prie de lui souhaiter la bienvenue.

**L'honorable Lloyd Axworthy, c.p., ministre des Transports:** Merci, monsieur le président. Le projet de loi étant pratiquement adopté, je devrais probablement ne rien dire du tout, mais ce serait contraire aux traditions du Sénat. Je reconnais que vous avez déjà examiné à fond le projet de loi et j'apprécie que M. Kroeger et les autres membres du personnel aient passé avec vous les détails en revue.

J'aimerais souligner pour vous une partie des mesures importantes que renferme le projet de loi et qui répondent à mon avis aux préoccupations exprimées par le public. Je pense que les sénateurs doivent être en mesure de répondre à ces préoccupations, convaincus qu'on a répondu aux appréhensions exprimées, notamment par les modifications apportées à la Chambre des communes pendant les dernières semaines où l'on a intensément étudié le projet de loi.

La question la plus importante que je tiens à porter à votre attention, c'est la nouvelle formule du filet de sécurité introduite par amendement. Nous savons que les préoccupations



*[Text]*

largely centred on their ability to pay, caught as they are in a squeeze of static prices for grain and some degree of rising costs. There was a fear that the formulae under the bill would lead to a constantly accelerating level of transportation costs which might put a squeeze on some farmers. Taking that into account, we have introduced a moving safety net to provide insurance, if you like, that the cost ratio to the price of grain will be at a level that can be absorbed by the producer and not result in any kind of exorbitant pressure. We have introduced the 4 per cent ceiling, beginning this next crop year, followed by 5 per cent at the time of the review, and then moving up to 10 per cent at the end of the decade. The ceiling is always on a graduated scale and is in a very modest level just above what the historical averages would be during that period of time.

It is my feeling that that is a very important level of security for the grain producers. As soon as they are able to understand its full impact, they will see that we are providing for good protection against the economic squeeze that many feel might hit them. At the same time, like any insurance policy, it is designed for a bad day. It is our expectation that, in fact, the cost ratio in relation to the price of grain will not require these safety nets because of the good potential for expanding crop production; moreover, with the transportation system being compatible, we are optimistic that farmers will not only grow more grain and sell more, but will also obtain a higher price over the next decade. I think we should approach the subject with a degree of optimism, and with the sense of security that a safety net does provide a real assurance and guarantee.

I have had many discussions with the farm organizations. I met with the Manitoba Wheat Pool last week and I will be meeting with the Saskatchewan Wheat Pool tomorrow, which may be my last appearance ever, but, if I return from that particular trip, then we can show that the Crow rate is, indeed, buried. The farm organizations are concerned about the extent to which the railroads can be obliged to perform as we expect. Those honourable senators from western regions will know you grow up there with a deep sense of suspicion of the railways' intentions, and usually your suspicions are justified from past records.

Frankly, we did not want to take any chances in this bill. We have put in a fairly rigorous set of performance requirements so that the railways will have to live up to their capital investment programs and their performance objectives. If they do not meet them based upon judgments that can be made by the Grain Transportation Administrator or the Senior Grain Transportation Committee or the CTC—there are a number of monitoring mechanisms, then the Minister of Transport does have the ability to withhold payment.

I suppose the ultimate sanction in our society is money, and we are applying that in terms of a very significant sum. There is a very clear incentive for the railways to adhere to the performances because of the revenues that would flow to them, but, at the same time, we have introduced a number of sanctions.

*[Traduction]*

des producteurs de grain de l'Ouest tournent principalement autour de leur capacité de payer, eux qui font face à des prix du grain statiques et, jusqu'à un certain point, à une hausse des coûts. On craignait que la formule visée au projet de loi n'entraîne une accélération constante des frais de transport, ce qui aurait pu paralyser certains agriculteurs. Compte tenu de ces inquiétudes, nous avons introduit un filet de sécurité mobile qui assure que le coût du grain par rapport à son prix pourra être supporté par le producteur et ne lui causera pas de pressions excessives. Nous avons prévu des plafonds de 4 p. 100 pour la prochaine campagne agricole et de 5 p. 100 pour l'époque de l'examen. À la fin de la décennie, le plafond aura atteint 10 p. 100. Ces plafonds, qui augmentent graduellement, se situent à un niveau très modeste, juste au-dessus de ce que les moyennes historiques seraient à cette époque.

J'estime que c'est une sécurité très importante pour les producteurs de grain. Dès qu'ils pourront en comprendre toutes les répercussions, ils se rendront compte que nous les protégeons bien contre les difficultés économiques qui, selon bon nombre, pourraient les frapper. Tout comme une police d'assurance, le système est conçu pour les mauvais jours. Nous nous attendons en fait que le rapport coût/prix sera tel qu'on n'aura pas à utiliser les filets de sécurité, car il y a de bonnes chances que la production augmente et que les agriculteurs puissent, grâce à un système de transport bien adapté, non seulement cultiver et vendre plus de grain, mais aussi obtenir un prix plus élevé dans la prochaine décennie. Je pense que nous devons aborder la question avec un certain optimisme, sans oublier que le filet de sécurité fournit une réelle assurance ou garantie.

J'ai eu de nombreuses discussions avec les associations agricoles. J'ai rencontré le syndicat des producteurs de blé du Manitoba la semaine dernière et je rencontrerai celui de la Saskatchewan demain. Ce sera peut-être ma dernière apparition, mais si jamais je reviens de ce voyage, cela montrera que la question est belle et bien réglée. Les organisations agricoles se demandent jusqu'à quel point les chemins de fer peuvent être tenus d'agir comme nous nous y attendons. Les honorables sénateurs des régions de l'Ouest savent que les gens de là-bas se méfient des intentions des chemins de fer et habituellement, cette méfiance a ses racines dans les réalisations passées des chemins de fer.

Franchement, nous ne voulions pas prendre de chance dans ce projet de loi. Nous avons énoncé une série d'exigences passablement strictes quant au rendement, de sorte que les chemins de fer devront composer avec leurs programmes d'investissement et leurs objectifs de rendement. Si l'administrateur du transport du grain ou le comité supérieur du transport du grain ou encore la CCT jugent que les chemins de fer ne satisfont pas à ces objectifs—il y a un certain nombre de mécanismes de surveillance—alors le ministre des Transports aura la possibilité de retenir les versements.

Je suppose que dans notre société, la sanction ultime, c'est l'argent, et il s'agit ici d'une somme très importante. Les chemins de fer seraient incités à respecter les objectifs étant donné les recettes qui leur reviendraient; mais nous avons aussi introduit un certain nombre de sanctions.



[Text]

I would draw to your attention one amendment which has not perhaps received the attention it deserves. In the case of the industrial benefits that would be flowing from the large-scale capital investments that we see coming in the next several years, we introduced an amendment, which was accepted in the House of Commons, that purchasing by the railroads must be done from Canadian sourcing, national and regional. The extent to which they adhere to the obligation to buy, where possible, Canadian and, where possible, in the region most directly affected would be considered by the Minister of Transport in judging their performance. I think that would provide a good guarantee that the country itself will receive major benefits flowing out of that industrial system.

Again, I would hope, as Minister of Transport to spend a good deal of time working with Mr. Lumley, the Minister of Industry, Trade and Commerce, to ensure that an effective industrial benefits offset program is established across Canada. One example of this co-operation is the fact that in my own city he and I sponsored a seminar last June for about 200 business people in our city. That resulted in a number of contracts being given by both CN and CP to a number of business enterprises. We would hope to be able to develop that same kind of program right across Canada.

The third area I should like to mention, Mr. Chairman, is the Review Commission. That was designed to continue the examination of the method of payment issue. It was certainly quite clear from committee hearings last summer that there was no consensus, ultimately, on the method of payment. There were some very strong forces supporting payment to the railroads, and an equal number of representations to have some form of division as between the producers and the railroads. The Review Commission will undertake to look at the possible formulae such as those proposed by the Manitoba Farm Bureau or the Government of Alberta to see what might be feasible, and what impacts they would have.

It is one of the intentions and ultimate hopes that this bill will provide inducements for the diversification of value-added processing goods and, to the extent the method of payment impacts on that, we would like to have a clear view of the situation. The Review Commission will be established, and I would hope to have it in operation by January. We will be appointing probably about five people, representative of both sectoral and regional interests, with a high degree of objectivity, judgment, rationality and, I hope, wisdom. That Review Commission will be in a very strategic position to make its report so that Parliament's review in 1985-86 will be founded on some pretty good prior examination.

As you know, we also introduced an amendment in the late days of the bill's debate to ensure that the report of the committee would, in fact, be subject to a full day's debate in Parliament so that the various groups could make their interests known.

I should like to comment that the passage of this bill by both houses of Parliament is by no means the end of the Crow story. I think, in some ways, it is a beginning. The next major stage

[Traduction]

J'aimerais que nous nous penchions sur une modification qui n'a peut-être pas reçu toute l'attention qu'elle mérite. En ce qui concerne les retombées industrielles qu'entraîneront les investissements à grande échelle que nous entrevoyons pour les prochaines années, nous avons introduit une modification, qui a été acceptée par la Chambre des communes, voulant que les achats des chemins de fer soient effectués au Canada, à l'échelle régionale ou nationale. Lorsqu'il s'agira d'évaluer le rendement des chemins de fer, le ministre des Transports examinera jusqu'à quel point ils ont respecté cette obligation d'acheter dans la mesure du possible des produits canadiens et de les acheter dans la mesure du possible dans la région la plus directement touchée. Je pense que cela garantit que le pays profitera des principales retombées de ce système industriel.

Encore une fois, en tant que ministre des Transports, j'espère travailler souvent avec M. Lumley, ministre de l'Industrie et du Commerce, pour assurer qu'un bon programme de retombées industrielles sera créé pour l'ensemble du Canada. Pour donner un bon exemple de notre collaboration, lui et moi avons parrainé un colloque qui a réuni en juin dernier environ 200 hommes d'affaires de notre ville. Grâce à ce colloque, un certain nombre de contrats ont été adjugés par CN et CP à un certain nombre d'entreprises commerciales. Nous espérons pouvoir élaborer le même type de programme dans les diverses régions du Canada.

La troisième question que j'aimerais aborder, monsieur le président, concerne le Comité d'examen, qui doit poursuivre l'étude du mode de versement. Il est ressorti clairement des audiences tenues par le Comité l'été dernier qu'il n'y avait pas de consensus sur cette question. D'aucuns appuyaient fortement les versements aux chemins de fer et d'autres, tout aussi fortement, une répartition entre les producteurs et les chemins de fer. Le Comité d'examen entreprendra d'étudier les formules possibles comme celles proposées par le bureau agricole du Manitoba ou le gouvernement du Manitoba, afin de voir ce qui serait réalisable et quelles conséquences auraient les formules.

L'une de nos intentions et notre plus grand espoir, c'est que ce projet de loi incite à la diversification des marchandises transformées; et nous aimerions avoir un tableau clair de la situation dans la mesure où le mode de versement influe sur cet aspect. Le Comité d'examen qui sera créé devrait, je l'espère, commencer ses travaux d'ici janvier. Nous y nommerons probablement cinq personnes, qui représenteront les intérêts des secteurs et des régions et auront beaucoup d'objectivité, de jugement, de rationalité et, je l'espère, de sagesse. Le Comité d'examen sera dans une position stratégique lorsqu'il fera son rapport, car l'examen qu'entreprendra le Parlement en 1985-1986 se fondera sur une étude préalable des plus valables.

Comme vous le savez, nous avons introduit dans les derniers jours du débat une modification visant à assurer que le rapport du Comité soit débattu une journée entière au Parlement, pour que les divers groupes en cause puissent faire connaître leurs intérêts.

J'aimerais faire remarquer que l'adoption du projet de loi par les deux chambres n'équivaut nullement à la fin de l'histoire du Nid-de-Corbeau. À certains égards, c'est plutôt un

[Text]

will be the implementation. We will be in a very important stage in the next two or three months where we have put people in place, that is, find a good grain administrator, put together a senior grain committee and find proper personnel to make the thing work. To the extent that members of the Senate can help in developing that co-operation—

**Senator Asselin:** Do you need a list of applications?

**Hon. Mr. Axworthy:** We are open for business anytime.

I think it is critical. We all know this bill has been the subject of a lot of controversy and division. Some families are not talking to each other, but it is my belief that we can overcome those divisions by showing that this really does represent an opportunity for western Canadian producers, railways, grain elevator companies, ports and truckers to get together and find a way of organizing themselves to give a more efficient system at a lower cost. I think there is an opportunity here, which can be achieved if we find the proper level of co-operation.

I would close my remarks by enlisting the support of senators in that very noble enterprise.

**Senator Rowe:** I have two questions of a general nature, which I should like to pose to the minister. I will preface my remarks by saying that I believe that, when this bill is finally passed, over the years it will improve railway services very considerably in western Canada, quite apart from the pressure that might put on the railways or the government to improve railway services in central and eastern Canada. Is there any other direct or indirect benefit that could accrue to eastern Canada with the passage of this legislation? I am thinking specifically of the Atlantic provinces.

**Hon. Mr. Axworthy:** I think there is a distribution of the purchases and industrial benefits right across Canada. We are looking at an overall capital expenditure directly spent by the railways of somewhere in the neighbourhood of \$16 billion. A large proportion of that will be spent in the west for direct construction and purchasing, but many of the industrial products will be made by the traditional suppliers in eastern Canada. Two come to mind in Nova Scotia: One is Sydney Steel Works which provides virtually all of the steel rail to the CN. The passage of the Crow legislation will continue the contracting for Sydney Steel Works for steel rail for the next several years. I think of the august location of Trenton, Nova Scotia, which is the seat of the new Leader of the Opposition, where several hundred people are working in steel making hopper cars. Again, this is part of the railway expansion program.

We estimate there could be somewhere in the neighbourhood of \$1.1 billion of direct railway expenditures in the Atlantic provinces.

**Senator Rowe:** I appreciate that you may not be in a position to answer my next question. We have had a fair amount of antagonism expressed by people in western Canada in regard to this bill. Have there been any Gallup polls conducted or any

[Traduction]

commencement. La prochaine étape importante sera la mise en œuvre. Nous serons dans une phase très importante dans les deux ou trois prochains mois, car nous aurons à faire des nominations, à trouver un bon administrateur, à former le comité supérieur du transport du grain et à trouver le personnel nécessaire. Dans la mesure où les sénateurs peuvent contribuer à alimenter cette collaboration—

**Le sénateur Asselin:** Avez-vous besoin d'une liste de noms?

**L'honorable M. Axworthy:** Si vous voulez parler affaires, nous sommes à votre entière disposition.

Je pense que c'est critique. Nous savons tous que ce projet de loi a fait l'objet de beaucoup de controverse et de dissension. Il existe des familles qui ne se parlent pas, mais je crois que nous pouvons surmonter les dissensions en prouvant qu'on donne vraiment aux producteurs de l'Ouest, aux chemins de fer, aux propriétaires d'éleveurs, aux ports et aux camionneurs, l'occasion de se réunir et de trouver un moyen d'en arriver à un système plus efficace comportant des frais plus bas. Je pense que l'occasion nous en est ici offerte et qu'on peut y parvenir moyennant un degré approprié de collaboration.

Je terminerai en demandant aux sénateurs d'appuyer cette noble entreprise.

**Le sénateur Rowe:** J'ai deux questions générales à poser au ministre. J'aimerais d'abord dire qu'à mon avis, quand ce projet de loi sera finalement adopté, il permettra au fil des années d'améliorer considérablement les services ferroviaires dans l'Ouest canadien, sans parler des pressions qu'on fera peut-être subir aux chemins de fer ou au gouvernement pour que soient améliorés les services ferroviaires dans le centre et dans l'Est du Canada. L'adoption de ce projet de loi pourrait-elle avoir d'autres retombées directes ou indirectes dans l'Est du Canada? Je pense aux provinces de l'Atlantique plus précisément.

**L'honorable M. Axworthy:** Je pense que les achats et les retombées industrielles seront répartis dans l'ensemble du Canada. Il s'agit de dépenses directes de la part des chemins de fer de l'ordre de 16 milliards de dollars. Une grande partie de cette somme serait affectée à des achats et à des travaux de construction dans l'Ouest, mais bon nombre des produits industriels seront fabriqués par les fournisseurs traditionnels de l'Est canadien. Je pense ici, pour ce qui est de la Nouvelle-Écosse, à Sydney Steel Works, qui fournit pratiquement tous les rails d'acier au CN. L'adoption du projet de loi assurera à cette société du travail pour les prochaines années. À Trenton, en Nouvelle-Écosse, siège du nouveau chef de l'opposition, des centaines de personnes travaillent à la fabrication de wagons-trémies. Encore une fois, cela fait partie du programme d'expansion des chemins de fer.

On estime à 1,1 milliard de dollars les dépenses directes qu'effectueront les chemins de fer dans les provinces de l'Atlantique.

**Le sénateur Rowe:** Je comprends que vous n'êtes peut-être pas en mesure de répondre à ma prochaine question. La population de l'Ouest du Canada s'est élevée assez vigoureusement



[Text]

other polls which would indicate the depth of feeling against this legislation as a whole?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think it is impossible to treat western Canada in a homogeneous way. The west does not speak with one voice. It was very clear during the committee hearings, and when I travelled extensively throughout western Canada during the summer, that one point of view would be put forward by livestock producers, which was quite different from that put forward by grain producers. The Government of British Columbia supported the proposed legislation and the Government of Saskatchewan was opposed to it. There were differences of opinion even within organizations. Therefore, I do not think that there is any unanimity by any means.

I can say with some certainty that, while it may be grudging, there is recognition by a majority of westerners that a change had to take place. There was certainly argument over the details of that change, but, underlying that, I think we all knew that we could not continue with the status quo because, if we did, it was going to be very destructive to the economy of western Canada.

As to public opinion polls, I believe that the Canada West Foundation recently conducted a poll. I am afraid that I do not have it with me so I cannot give to honourable senators the exact results of that poll, but I am sure that it can be made available. Whether they consider it to be a reputable poll, I leave to the judgment of honourable senators.

**Le sénateur Asselin:** Monsieur le président, je vous remercie. Je voudrais également remercier, au nom de l'opposition officielle, le ministre de s'être déplacé pour venir nous rencontrer et discuter d'un bill d'une aussi grande importance. Il est vrai que ce bill a été étudié en comité à l'autre endroit, pendant plusieurs semaines et que même le comité des transports de la Chambre des communes a voyagé pour recevoir les témoignages des personnes intéressées.

Nous aussi, au Sénat, nous avons eu une étude préliminaire du bill en question, mais je ne peux pas dire que tous les sénateurs comprennent à fond toutes les implications du bill qui est devant nous aujourd'hui.

À l'autre endroit, lorsque le bill a été discuté en deuxième lecture au stage du rapport, ainsi qu'en troisième lecture, le gouvernement, par votre entremise a imposé le règlement de clôture. Je n'ai pas ici à discuter des mérites de ce règlement; heureusement qu'au Sénat, nous n'avons pas ce règlement, c'est la démocratie pure, chacun peut parler aussi longtemps qu'il le veut et dire ce qu'il veut dire. Il reste un fait que le règlement de clôture a été appliqué à l'autre endroit, ce qui a pu priver certains députés de présenter des amendements assez sérieux, qui auraient peut-être bonifié le bill et également rencontré certaines objections majeures, qui existent encore, en ce qui concerne le bill.

Je vous donne un exemple: J'ai l'impression que les fermiers, les producteurs, ne sont pas prêts à accepter l'application du bill en ce qui les concerne, à cause de difficultés importantes que vivent les exploitations agricoles. Je pense, et je n'ai pas ici à faire de révélation, à l'effet que dans l'Ouest, ainsi que dans l'Est du Canada, les exploitations agricoles ont des difficultés.

[Traduction]

contre ce projet de loi. Y a-t-il eu, sur cette question, un sondage Gallup ou une autre étude qui pourrait nous indiquer l'ampleur de l'opposition manifestée contre cette loi?

**L'honorable M. Axworthy:** Il est impossible, à mon avis, de traiter l'Ouest du Canada comme une région homogène. Plus d'une voix s'y manifeste. Il m'est apparu clairement, au cours des audiences du Comité et lorsque j'ai parcouru cet été l'Ouest du Canada, que le point de vue des éleveurs de bétail différerait appréciablement de celui des producteurs de grain. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a appuyé le projet de loi alors que le gouvernement de la Saskatchewan s'y est opposé. Il trouvait des divergences d'opinion même au sein des associations. Il ne saurait donc être question ici d'unanimité.

Je suis presque certain que la population de l'Ouest trouve qu'un changement s'impose, même si elle y apporte quelques réserves. Les modalités de ce changement n'ont certes fait l'unanimité, mais nous savions tous, au fond, que la situation ne pouvait pas durer sans compromettre gravement l'économie de l'Ouest canadien.

Quant aux sondages de l'opinion publique, je crois que la *Canada West Foundation* en a récemment fait un; je n'en ai pas les résultats mais je pourrai les communiquer plus tard aux honorables sénateurs, que laisse libres d'apprécier par ailleurs s'ils sont dignes de foi.

**Senator Asselin:** Thank you, Mr. Chairman. On behalf of the official opposition, I would also like to thank the Minister for coming all this way to meet us and discuss this very important Bill. It is true that the Bill was considered in committee in the other place for several weeks and that even the Transport Committee of the House of Commons travelled to hear the testimony of interested parties.

In the Senate we have also had a preliminary look at the Bill, but I don't know that all the Senators fully grasp its implications.

In the other place, when the Bill was discussed in second reading at the report stage, and in third reading, the government invoked the closure rule, through you. I am not here to discuss the merits of this rule; luckily here in the Senate we don't have such a rule, it's democracy in its purest form, anyone may talk as long as he wants and say whatever he wants. The fact remains that the closure rule was invoked in the other place, which may have prevented certain Members from presenting quite important amendments, that would perhaps have improved the Bill and also have met certain major objections to it that still obtain.

Here is an example: I have the impression that the farmers, the producers, are not ready to accept having the Bill applied to them, because of serious difficulties that farm operations are undergoing. I believe—and this won't be a revelation to anybody—that farmers in both eastern and western Canada are in trouble. Senator Steuart was saying the other day in the



## [Text]

Le sénateur Steuart le disait l'autre jour au Sénat, que plusieurs exploitations agricoles ont même dû faire faillite à cause des difficultés financières qu'elles devraient rencontrer, surtout les jeunes cultivateurs. Aujourd'hui, si je comprends bien le bill, avec la nouvelle loi, on va leur donner un fardeau fiscal additionnel de 3.5 millions de dollars, au-dessus du niveau actuel qu'ils devraient payer. Je pense que c'est une charge importante et il faut que les producteurs ajustent leurs exploitations agricoles pour rencontrer ces nouveaux déficits. J'entends dire également qu'à l'autre endroit, on n'a pas eu le temps, à cause de l'application du règlement de clôture, d'étudier un amendement qui aurait pu geler, pour un période d'un an ou deux, les effets de ce bill pour le producteur. D'autres amendements également auraient pu être apportés, qui n'ont pas pu l'être, justement à cause de ce règlement de clôture.

Je donne comme exemple également le fait que la Colombie-Britannique n'est pas propriétaire de ses terres, où il y a du charbon, qu'on appelle «coal lands», qui appartiennent encore à une compagnie publique, en vertu des arrangements qui ont eu lieu autrefois concernant une contribution que les chemins de fer devaient faire pour se rendre dans l'Ouest. Il y aurait peut-être eu avantage que la Chambre des communes étudie un amendement pour retourner à la Colombie-Britannique ses propriétés, ses terres, qui sont sur des territoires qui leur appartiennent.

Ceci étant dit, monsieur le ministre, est-ce que vous seriez prêt à accepter que le Sénat puisse étudier ces amendements majeurs, avant d'adopter de façon définitive le bill en question?

**L'honorable M. Axworthy:** Monsieur le président, je suis très heureux d'être ici cet après-midi. Ce groupe est agréable, comme à l'autre endroit, mais en même temps, je dois dire qu'il est impossible de considérer les autres amendements, comme vous l'avez suggéré.

Perhaps, Mr. Chairman, I can elaborate. I do not think it would be true to say that the House of Commons did not have a full opportunity to examine, in most extensive detail, a wide variety of proposals. For example, some 89 amendments alone were accepted by the house committee during its consideration. In report stage, some 20 additional amendments were brought forward and accepted. Several quite important amendments were put forth by the opposition—amendments such as the inclusion of the definition of “export,” the relationship to the British Columbia railway, and so on. I was always quite open and prepared to accept amendments that did not do damage to the basic intent and objectives of the bill itself. I was certainly open to considering those amendments that were designed to improve the bill in a constructive way. I think that the record of the house would show that.

What we ran into, of course—and it is a matter of record and history now—is that, unfortunately, debates in the house did not always align themselves with the objectives of being constructive and positive. Sometimes they were clearly obstructive—simply designed to almost bring the debate to a complete stop. During several days, debate was not even allowed because members of the opposition would bring forward a wide variety of procedural questions, such as petitions

## [Traduction]

Senate that a number of farmers had even gone bankrupt because of the financial problems they have to shoulder, especially young farmers. Now, if I understand the Bill, with the new legislation we're going to load an additional tax burden of \$3.5 million on them, in addition to what they already have to pay. I think this is a heavy burden, and farmers will have to adapt their operations to cope with these new deficits. I have also heard that in the other place they didn't have the time, because closure was invoked, to study an amendment that would have frozen the effects of the Bill on the farmer for a year or two. Other amendments could also have been made and were not, because of closure.

I would also give the example of British Columbia, which does not own the coal lands within its boundaries—these still belong to a public company, under arrangements that were made a long time ago regarding a contribution that the railway companies had to make to reach the west. The House of Commons should perhaps have considered an amendment to return this property, these coal lands, to British Columbia, in which province they lie.

In the light of what I have said, Mr. Minister, would you be prepared to agree that the Senate could examine these major amendments before adopting the Bill definitively?

**The Hon. Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I am very glad to be here this afternoon. The people here are a pleasant lot, as they are in the other place too, of course, but at the same time I have to say that it is impossible to consider other amendments as you have suggested.

Je m'explique sur ce point, monsieur le président. Il serait faux de dire que la Chambre des communes n'a pas eu l'occasion d'examiner en profondeur tout un éventail de propositions, car au cours de son étude, elle a accueilli favorablement 89 modifications. Au stade du rapport, elle en a également accepté 20 autres. Quelques modifications très importantes ont été présentées par l'Opposition à propos de l'insertion de la définition de «exportations», du rôle du chemin de fer de la Colombie-Britannique, etc. La Chambre s'est toujours montrée disposée à accepter les modifications qui ne s'opposaient pas à l'objectif du projet de loi. J'ai toujours été prêt, moi-même, à étudier les modifications visant à améliorer le projet de loi, ce dont le compte rendu de la Chambre fera foi, je crois.

Mais il est arrivé—et le fait, consigné au compte rendu est maintenant historique—que les débats de la Chambre n'avaient pas toujours, comme les objectifs du projets de loi, une orientation constructive et positive. Parfois, ils étaient nettement négatifs—pratiquement conçus pour arrêter net le cours des débats. Durant quelques jours, les membres de l'Opposition empêchaient même les débats par une foule de questions de procédure, pétitions et rappels aux règlements. Je

[Text]

or questions of order. I did not consider these tactics to be within the true spirit of Parliament, where, whether there is agreement or disagreement, debate is still carried on. When Parliament is simply hijacked and debate is stopped—and we spent several days involved in that kind of peculiar gymnastics, which I can only say is for the pleasure of the crowd—no movement or progress is provided for.

There were 179 amendments on the order paper. Many of those amendments had already been extensively examined by the committee, so they were coming round for the second time. Sometimes 20 or 30 speakers were to be heard on each amendment. We reached the point where we were making progress at the rate of one amendment per day. It was very frustrating, indeed. Perhaps I can cite to honourable senators the response of the house leader of the Conservative Party in the Commons when replying to a submission by Mr. Deans of the New Democratic Party. He said that the Conservatives should join in their ability to ring the bells. Mr. Nielsen did say that, ultimately, a government must decide. Ultimately, decisions must be taken.

**Senator Asselin:** I do not contest that at all.

**Hon. Mr. Axworthy:** I suppose I am saying that, after two and a half years, approximately seven months of parliamentary debate and over 179 amendments, quite frankly, the time has now come to take a decision. I think that if there were further delay, then all of the benefits that would result from this legislation would have to be held over for another year. That would put in real jeopardy the possibility of expanding the railway system in time to meet the increased volume. I would, I believe, delay in a tragic way a lot of the potential job creation incentives that are contained in this bill, the stimulus to investment, and it would cause real havoc in providing financing for the railroads for the next year. It would simply cause chaos. That is why I would enjoin members of the Senate, now that they have had an opportunity to look extensively at the bill, to make a decision. I do so in the knowledge that Parliament will have the opportunity in 1985-86 to do a full review as part of the legislative requirements. So there will be another round of observations. But before that happens I believe we should let the bill have some life and see how it operates.

**Le sénateur Asselin:** Je voulais simplement savoir si le ministre aurait pu coopérer avec nous pour certains amendements que nous aurions voulu proposer et qui auraient amélioré, comme je l'ai dit tout à l'heure, le bill et qui n'auraient pas, à mon avis, dévié des objectifs fondamentaux du bill en question.

Si le ministre nous dit qu'il n'y a rien à faire, que l'on ne peut pas apporter d'amendements, évidemment cela ne raccourcira pas le débat. Nous allons tout simplement les présenter quand même et démocratiquement, c'est la majorité qui décidera. Nous aurions préféré que le ministre puisse nous dire qu'il est prêt à coopérer avec nous pour étudier certains amendements importants que nous aurions voulu apporter devant le comité ou devant le Sénat à sa prochaine séance.

Si ce n'est pas le cas, si la décision du ministre est à l'effet qu'aucun autre amendement sera accepté, je pense que cela ne

[Traduction]

n'ai pas trouvé ces tactiques tellement conformes au véritable esprit parlementaire qui veut que le débat se poursuivre, qu'il y ait ou non accord. Lorsque le Parlement est arrêté dans sa marche—et que pendant plusieurs jours, nous nous livrons à cette gymnastique qui est uniquement destinée à la galerie,—il n'y a aucun mouvement, aucun progrès possible.

Il y avait au feuillet 179 modifications, beaucoup avaient déjà été étudiées attentivement par le Comité. Dans certains cas, vingt ou trente députés ont parlé sur la même modification, si bien qu'à ce rythme, nous ne progressons qu'à raison d'une modification par jour. La situation n'avait vraiment rien d'encourageant. Il convient peut-être de citer aux honorables sénateurs la réponse que le Chef du parti conservateur aux Communes a faite à M. Deans du parti néo-démocrate: les Conservateurs devraient s'unir aux néo-démocrates pour laisser sonner la cloche. M. Nielsen a dit pour sa part que, en dernière analyse, le gouvernement doit prendre une décision.

**Le sénateur Asselin:** Je suis tout à fait d'accord.

**L'honorable M. Axworthy:** Je dis en somme, que, après une période de deux ans et demi, quelque 7 mois de débats parlementaires et plus de 179 modifications, le temps est vraiment venu de prendre une décision. Je crois que, si la question était retardée encore plus tous les avantages découlant de cette mesure législative auraient été différés d'une autre année, ce qui aurait sérieusement compromis le développement du réseau de chemin de fer qui devrait être alors en mesure de répondre au volume accru de transports. En outre, on retarderait considérablement les possibilités de création d'emplois ainsi que les stimulants à l'investissement prévus dans le présent projet de loi, et on chambarderait le financement des chemins de fer pour les prochaines années. En un mot, ce serait le chaos. C'est pourquoi je prierais les honorables membres du Sénat, qui ont eu l'occasion d'étudier attentivement ce projet de loi, de prendre enfin une décision, sachant que le Parlement aura, en 1985-1986, l'occasion de revoir encore ces mesures législatives. C'est-à-dire qu'il y aura un autre examen. Mais auparavant, il convient je crois de permettre à ce projet de loi de voir le jour et de nous renseigner sur son fonctionnement.

**Senator Asselin:** I simply wanted to know if the Minister could co-operate with us as to certain amendments that we might have wanted to propose and that would have improved the Bill, as I said earlier, and that would not, in my opinion, have deviated from the Bill's fundamental objectives.

If the Minister tells us this can't be done, that we can't make amendments, well, obviously that isn't going to shorten the debate. We will simply present them anyway and then, democratically, the majority will decide. We would have preferred the Minister to say he was willing to co-operate with us in looking at certain important amendments that we might have wanted to bring before the Committee or before the Senate at its next sitting.

If this is not to be, if the Minister's decision is that no other amendment will be accepted, I think there's no point in my



[Text]

me sert à rien de continuer les propos que j'ai commencé à tenir et la discussion que j'ai eue avec le ministre.

Je vous remercie quand même, monsieur le ministre.

**Senator Balfour:** Mr. Chairman, I have a brief question. I might say that it is really a request for a comfort statement. Senator Steuart explained the safety net provision when he spoke eloquently on the bill in the Senate. However, I should like to have on the record your assurance concerning the so-called safety net, which, as I understand it, will be 10 per cent on a cost ratio basis. There is also a cap. Are you prepared to say at this time that it is the cap for the foreseeable future? In other words, are we creating, in effect, a new Crow rate for western grain producers?

**Hon. Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, it is really less a cap and more a formula, because it can be a moving rate related to the price of grain.

**Senator Balfour:** With a maximum of 10 per cent?

**Hon. Mr. Axworthy:** The 10 per cent is firmly established in the bill. The only recourse, in part, is the parliamentary review in 1985-86. Obviously Parliament is empowered to alter such things. But as the bill now stands, 10 per cent would be the top ceiling.

**Senator Balfour:** And it is the policy of this government that it will continue for the foreseeable future?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Nurgitz:** Mr. Chairman, I have a couple of brief questions. Can the minister give us his views on whether he believes that the new proposals will adequately compensate the railways?

**Hon. Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, that matter was examined extensively in committee. Different points of view were expressed. Mr. Snively felt that there should be more compensation at a higher rate, and proposals were put forward by economists for the grain groups that there should be a lower rate. We have moved in between. It is 20 per cent. That was the best judgment we could apply at that time. Possibly the railways will think it is a little too low, and some of the farming groups will consider it a little too high; but in the good traditional fashion of my party, we have decided on a figure somewhere in the middle.

**Senator Nurgitz:** It is my recollection that both railways told the committee that it was not enough. Let us suppose that the compensation is not sufficient. We are talking about putting sufficient money into the system—that is the major part of the case made by Senator Steuart—so that there will be benefit to producers, because we need an upgraded system. But if that is not sufficient money, how then are we to get a better system?

**Hon. Mr. Axworthy:** The senator is raising an important question, because the whole thesis is that the bill will provide adequate revenue to allow the railways to undertake the capitalization required. I suppose that when one has been living with the Crow rate for so long, the opportunity presented in

[Traduction]

continuing what I had started to say and my discussion with the Minister.

Thank you all the same, Sir.

**Le sénateur Balfour:** Monsieur le président, une brève question je vous prie. J'avoue que je recherche ici quelque assurance. Le sénateur Steuart a expliqué la disposition relative au filet de sécurité, lorsqu'il a parlé avec tant d'éloquence au Sénat à propos du présent projet de loi. Cependant, j'aimerais que l'assurance dont il a fait preuve à ce sujet soit consignée au compte rendu et qu'il soit écrit que cette sécurité s'établit sur une base de 10 p. 100. Il y a aussi un plafond. Pourriez-vous nous affirmer dès maintenant qu'il s'agit bel et bien d'un plafond pour un avenir prévisible? En d'autres mots, sommes-nous en train d'établir un nouveau tarif du Nid-de-Corbeau pour les producteurs de grain de l'Ouest?

**L'honorable M. Axworthy:** Monsieur le président, il s'agit moins d'un plafond que d'une formule, car il peut s'agir d'un taux de déplacement rattaché au prix du grain.

**Le sénateur Balfour:** Avec un maximum de 10 p. 100?

**L'honorable M. Axworthy:** Ce 10 p. 100 est explicitement mentionné dans le projet de loi. Le seul recours se trouve dans la revue que fera le Parlement en 1985-1986. Le Parlement est évidemment habilité à effectuer de telles modifications. Mais selon le libellé actuel, le plafond maximum serait de 10 p. 100.

**Le sénateur Balfour:** Et le gouvernement a pour politique de poursuivre en ce sens dans un avenir prévisible?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Nurgitz:** Monsieur le président, j'ai deux brèves questions à poser. Le ministre pourrait-il nous dire si les nouvelles propositions compenseront adéquatement les chemins de fer?

**L'honorable M. Axworthy:** Monsieur le président, le comité a fait un examen poussé de cette question. Divers points de vue ont été exprimés. M. Snively a trouvé qu'il devrait y avoir plus amples compensations à un taux plus élevé et des économistes, ont recommandé, au nom des groupes d'agriculteurs, que le taux soit moins élevé. Notre attitude a été médiane: 20 p. 100. Nous ne pouvions faire mieux. Les chemins de fer trouveront peut-être ce chiffre un peu bas et certains groupes d'agriculteurs l'estimeront peut-être un peu trop élevé; mais suivant la tradition, mon parti s'est arrêté à un chiffre médian.

**Le sénateur Nurgitz:** Si je me souviens bien, les deux réseaux de chemin de fer ont dit au comité que ce n'était pas assez. Supposons que la compensation n'est pas suffisante. Nous disons qu'il faut injecter suffisamment d'argent dans le système—c'est là, en majeure partie, l'argument du sénateur Steuart—pour que les producteurs soient avantagés, car nous voulons améliorer le système. Mais si ce taux est insuffisant, comment allons-nous l'améliorer?

**L'honorable M. Axworthy:** Le sénateur soulève ici un point très important, car le bill vise précisément à susciter des revenus suffisants pour que les réseaux de chemin de fer soient pourvus des capitaux nécessaires. Après avoir été régi aussi



[Text]

this regime looks so attractive that it represents a night and day difference and perhaps we are now arguing about shades of day and how much light. I presume that the railways would like more, but I am also quite convinced, from my discussions with them, that they are quite satisfied with this particular regime and feel that it will be adequate at least to cover costs. I am sure they will not make much money from it, but it will cover costs, which will be quite different from the large amounts, the \$300 million or \$400 million they were losing each year. Under those circumstances I believe the bill will provide the incentives for them to go ahead with the capital formation that they talk about. That is based on conversations I have had with them and, I believe, their own public statements. If in time—again I come back to the importance of the review—we have a period of examination to determine whether the actual formula is sufficient, then that is something that Parliament can examine in the 1985-86 period.

**Senator Nurgitz:** That runs to the heart of the question. If this thing is being shaved so close to the line that there is no profit in it for them, but that they will be able to meet it, I should point out that knowing what happens in such matters, and what has been happening since the beginning of time, the best laid plans can go awry. A hitch could arise and there could be a shortfall. What then will be the situation regarding the transportation system? Can we then hold to the view that we are getting a greatly improved transportation system, particularly for the handling of western products?

**Hon. Mr. Axworthy:** I would refer the senator to clause 38(5)(a) and (b) which clearly articulates that the Commission has the right:

(a) to ensure that the overall revenues of the railway system are adequate to meet its long-term needs;

It is a judgment that will be made along the way as to the adequacy of those revenues. We are not leaving it as an undecided fact. It is built in as part of the formula, that it will be brought forward by the Commission.

**Senator Nurgitz:** If, on review, it is claimed by the railways that there is a shortfall, an inadequacy, how then would we continue to build this greatly improved system—from where?

**Hon. Mr. Axworthy:** The 1985-86 review would allow Parliament to make whatever adaptations are necessary, if it felt that the evidence brought forward by the Commission in its examination made a clear case. That is why we felt it important to proceed with that fail-safe mechanism in the bill; after all, it is a major change in the system and rate setting is not a perfect art by any means. At the review in 1985-86 we will be able to make those judgements based on experience and actual circumstances which will be measured and monitored by the CTC.

**Senator Nurgitz:** Senator Asselin asked you about amendments. One amendment I am certain will be proposed by the opposition tomorrow at third reading concerns the question of

[Traduction]

longtemps par le tarif du Nid-de-Corbeau, l'occasion que présente ce régime est si attrayante, que l'on passe de la nuit au jour; nous sommes peut-être en train de discuter ici de teinte et d'éclairage. Je suppose que les chemins de fer en voudraient plus, mais je suis également persuadé, pour en avoir causé avec eux, qu'ils sont très satisfaits du régime actuel et estiment qu'il suffira à couvrir leurs frais. Sans doute, ils ne réaliseront pas de gros profits, mais ils couvriront leurs frais, ce qui est préférable au déficit de 300 ou 400 millions de dollars qu'ils accusaient chaque année. Dans ces conditions, j'estime que le projet de loi les encourage à se constituer les capitaux dont ils ont besoin. Ces remarques sont fondées sur les entretiens que j'ai eus avec eux et aussi, je crois, sur leurs propres déclarations publiques. Si, le temps venu—je reviens une nouvelle fois sur l'importance du réexamen—nous avons une période d'essai qui nous permette d'établir si la formule adoptée est adéquate, c'est une chose que le Parlement pourra réexaminer en 1985-1986.

**Le sénateur Nurgitz:** Nous voilà au cœur du problème. Si on calcule trop juste et que les compagnies ne tirent aucun profit, et qu'elles arrivent tout juste à faire leurs frais, je tiens à souligner, que, sur la foi de ce qui arrive dans ce genre de questions, et de ce qui est toujours arrivé dans ces cas, les plans les mieux conçus peuvent tourner court. Un pépin peut creuser un trou. Quelle serait alors la situation du réseau de transport? Pourrions-nous vraiment affirmer que nous avons beaucoup amélioré notre réseau ferroviaire, notamment pour le transport des produits de l'Ouest?

**L'honorable M. Axworthy:** Je renverrais le sénateur aux alinéas 38(5)a) et b) qui stipulent clairement que la Commission cherche à atteindre les objectifs suivants:

a) un total des revenus du système ferroviaire suffisant pour répondre à ses besoins à long terme;

La suffisance des revenus ferait l'objet d'une évaluation en cours de route. C'est une question sur laquelle nous prendrons pas une décision. Il est prévu que la formule sera examinée par la Commission.

**Le sénateur Nurgitz:** Si, au moment du réexamen, les compagnies soutiennent que leurs revenus sont insuffisants, comment continuerions-nous à améliorer notre réseau? C'est-à-dire avec quoi le ferions-nous?

**L'honorable M. Axworthy:** L'examen qui sera fait en 1985-1986 permettra au Parlement d'apporter les correctifs nécessaires, s'il est convaincu de la justesse des faits que lui soumettra la Commission. C'est pourquoi nous estimons important d'aller de l'avant avec le mécanisme indéterminable prévu dans le projet; il s'agit après tout d'un changement majeur du système, et la fixation d'un tarif est un art qu'on est loin de savoir exercer à la perfection. Lors du réexamen de 1985-1986 nous pourrions nous prononcer en nous fondant sur l'expérience et les circonstances réelles qui seront évaluées et surveillées par la CCT.

**Le sénateur Nurgitz:** Le sénateur Asselin vous parlait de modifications. Une de celles-ci sera certainement proposée par l'Opposition demain, lors de la troisième lecture, à savoir la suppression du caractère impératif de cette disposition par

[Text]

removing the mandatory aspect from that provision and changing "may" to "shall". This amendment was proposed previously and defeated in the House of Commons. The bill provides that one year after its implementation there will be a review of this matter and there can be a change in the system. Will the amendment have to be approved by Parliament?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Nurgitz:** Having regard to the fact that it took three years to get to this point, are you not concerned that they put in place an easier, quicker and better method? For instance, this amendment would provide for changing the method of payment at the end of the one year period. What is unreasonable about that?

**Hon. Mr. Axworthy:** I think we were concerned that the legal interpretation—and Mr. Lefebvre may wish to comment further—of moving from "may" to "shall" or "shall" to "may", whichever, could be interpreted as a type of sunset clause. In order to provide that kind of certainty of payment to railways or producers, whichever way, in order for them to get into the capital acquisition and for the bankers to have some certainty that they are going to get paid, we had to eliminate that certainty at that period of time and not give them discretion over this period because, in effect, it would give the government the power not to pay anything at all. That was the judicial interpretation given to us by the Department of Justice. Mr. Mazankowski had suggested that to me so I checked with the Justice Department, after which I explained to him that that interpretation of the statute would put the ability of the railways—going back to your first question—in jeopardy in terms of getting the borrowings they need.

**Senator Nurgitz:** But then one could conclude that at the end of the year you will not change that method?

**Hon. Mr. Axworthy:** As you pointed out yourself, there is a major difference between giving the Governor in Council the right to make discretionary changes and going before Parliament. Parliament changes its mind often. But at least there is a statutory enactment with clear steps provided, as opposed to having it emerge in the newspaper on any given day. I think that it is that degree of certainty that provides security of investment.

**Senator Nurgitz:** So you believe that the bankers will be comfortable with the "shall" and the review provision after one year in granting millions of dollars of credit?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes.

**Senator Bell:** The people in my part of the country, British Columbia, are almost unanimously in favour of a different system of payments—that is, payments to the producers. Would you care to give this committee your assessment of the likelihood that, if this review committee recommends the method of payment be changed, the change will be instituted?

[Traduction]

l'adjonction du verbe «peut». Cet amendement a déjà été proposé et la Chambre des communes l'a rejeté. Le projet de loi stipule qu'une année après son entrée en vigueur cette question sera réexaminée et que la formule pourra être changée. Ce changement devra-t-il être approuvé par le Parlement?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Nurgitz:** Compte tenu du fait qu'il nous a fallu trois années pour en arriver là, l'adoption d'une méthode de révision plus aisée, plus rapide et meilleure ne vous inquiète-t-il pas? Un tel changement permettrait par exemple la modification du montant des paiements à la fin de la période d'un an. Cela ne serait-il pas déraisonnable?

**L'honorable M. Axworthy:** Je crois que nous craignons que la suppression du caractère impératif pourrait être interprété—et M. Lefebvre voudra peut-être ajouter quelque chose à ce sujet—dans le sens d'une temporisation. Pour que les chemins de fer et les producteurs soient sûrs du paiement qu'ils recevront d'une façon ou d'une autre, ou encore pour qu'ils obtiennent les capitaux nécessaires et pour que les banques soient assez certaines d'être payées, nous devons supprimer cet élément à ce moment-là et ne pas accorder de pouvoir discrétionnaire pour toute la durée de cette période, ce qui en réalité aurait permis au gouvernement de ne rien payer du tout. C'est l'interprétation juridique qui nous a été donnée par le ministère de la Justice. M. Mazankowski m'avait signalé la difficulté et c'est pourquoi j'ai consulté le ministère et qu'après coup je lui ai expliqué que cette interprétation de la loi compromettrait—et j'en reviens à votre première question—les chances des compagnies de chemins de fer d'obtenir les emprunts nécessaires.

**Le sénateur Nurgitz:** Mais alors on pourrait conclure qu'au bout de cette année vous ne changerez pas la méthode de calcul?

**L'honorable M. Axworthy:** Comme vous l'avez souligné vous-même, une chose est d'accorder au gouverneur en conseil la discrétion de faire des changements et une toute autre chose est d'aller devant le Parlement. Celui-ci change souvent d'idée. Au moins y a-t-il maintenant une disposition légale qui prévoit des étapes clairement définies, et interdit par exemple que la question n'émerge un beau jour dans le journal. Je crois que c'est là un élément de certitude qui donne de la sécurité aux investissements.

**Le sénateur Nurgitz:** Ainsi vous pensez que les banquiers seront satisfaits du caractère impératif de la clause de réexamen au bout d'un an et consentiront à prêter des millions de dollars?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le sénateur Bell:** Les gens dans mon coin du pays, en Colombie-Britannique, sont presque unanimement favorables à un autre mode de paiement—je veux dire à des paiements faits aux producteurs. Pourriez-vous dire à ce Comité dans quelle mesure vous estimez probable que, si le Comité de réexamen recommande que le mode de paiement soit changé, ce changement sera effectué?



[Text]

**Hon. Mr. Axworthy:** After sitting in the house all these weeks, one of the thing I have learned is not to make any forecasts or predictions about Crow legislation. I have established a review committee to look into alternate methods of payment, among other things, and I would not want to prejudice the findings of that committee in any way by making a statement. I prefer to leave the matter in their hands and be in a position to respond when they make their report.

**Senator Bell:** Are the terms of reference of that committee such that they can look into the impact of this legislation on farm communities and, particularly, young farmers trying to get established?

**Hon. Mr. Axworthy:** The committee's terms of reference allow it to examine all matters pertaining to the method of payment in respect of grain transportation that would be conducive to agricultural development in Canada.

**Senator Muir:** When will tenders be going out, particularly to the steel industry, for rails for the double tracking and some 675 miles of other lines?

**Hon. Mr. Axworthy:** I would like to make a couple of points here. First, in many ways the purchases have already started. We took a little bit of a risk and made interim payments to the railroads, taking into account the parliamentary time required to pass the bill. If memory serves me correctly, an order has gone out for hopper cars to be produced in Hamilton and Trenton. I believe CN has placed a steel order with SYSCO. As I said earlier, I will be working with the Minister of Industry, Trade and Commerce, Mr. Lumley, to determine the industrial offsets and to ensure that there is a broad-based program. We will be working with the railroads to ensure that there is a good distribution of those purchases. But I would like to make one precautionary statement, that to a very real extent it will depend on the imagination and creativity of our business community to be ready to take advantage of the major projects and spin-offs involved. This is something that will be happening over the next eight years. It is a tremendous opportunity for new developments. We are not just talking about traditional railway capacities such as steel rail, ballast and ties; we are talking about new technology being put into place.

I think Senator Nurgitz will be interested to know that the CPR in our home city of Winnipeg is setting up a new traffic control centre at a cost of some \$38 million. It is also developing a new telecommunications system between Thunder Bay and Winnipeg. For our city of Winnipeg this is a major technological development. I believe there will be some \$600 million of purchases made in signal equipment and telecommunications equipment. This is an area which Canadian business could begin to source. This will provide potentials for export markets, since a firm domestic market will provide a launching pad for exports. I believe there are some very real potentials here. I hope that business community in this country will seize upon these opportunities and get into the business.

[Traduction]

**L'honorable M. Axworthy:** Mon expérience des dernières semaines aux Communes m'a appris à ne pas faire de prévisions ou de prédictions concernant la loi sur le tarif du Nid-de-Corbeau. J'ai mis sur pied un Comité de réexamen et lui ai demandé d'étudier entre autres, d'autres modes de paiement, et je ne voudrais préjuger d'aucune façon de ses conclusions en faisant une déclaration à ce sujet. Je préfère laisser cette question entre ses mains pour être en mesure de prendre position lorsque le rapport paraîtra.

**Le sénateur Bell:** Les attributions de ce comité lui permettent-elles d'étudier toutes les questions touchant aux collectivités agricoles et, notamment sur les jeunes agriculteurs cherchant à s'établir?

**L'honorable M. Axworthy:** L'ordre de renvoi du Comité lui permet d'étudier toutes les questions touchant aux modes de paiement relatifs au transport du grain et susceptibles de favoriser le développement agricole du Canada.

**Le sénateur Muir:** Quand les appels d'offres seront-ils lancés, surtout pour l'industrie de l'acier, pour les rails, en vue du dédoublement de la voie et de la pose de 675 milles de voies supplémentaires?

**L'honorable M. Axworthy:** J'ai quelques réflexions à faire à ce sujet. D'abord, les acquisitions ont, à bien des égards, déjà été commencées. Nous avons couru un certain risque et avons fait des paiements provisoires aux chemins de fer, en tenant compte du temps que le Parlement mettrait pour adopter le projet de loi. Si ma mémoire est exacte, commande a déjà été donnée pour la production de wagons-trémies à Hamilton et Trenton. Je crois aussi que le CN a commandé de l'acier à la société SYSCO. Comme je l'ai déjà déclaré, je chercherai, en collaboration avec le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Lumley, à établir les retombées industrielles et à donner au programme la plus large base possible. Nous unissons nos efforts à ceux des chemins de fer pour assurer d'une aussi large répartition que possible de ces achats. Mais je voudrais dire, en guise de précaution, que, dans une très large mesure, notre milieu industriel dans faire preuve d'imagination et de créativité pour profiter des principaux projets et obtenir une part des retombées. Ce plan se réalisera au cours des huit prochaines années. C'est une occasion extraordinaire de développement. Et nous ne pensons pas uniquement ici aux matériaux traditionnels pour chemins de fer, tels les rails en acier, le ballast et les traverses; nous pensons à la mise en place d'une nouvelle technologie.

Le sénateur Nurgitz sera intéressé de savoir, me semble-t-il, que le CP construit un nouveau centre de contrôle du trafic dans notre ville natale de Winnipeg au coût d'environ 38 millions de dollars. Il développe aussi un nouveau système de télécommunications entre Thunder Bay et Winnipeg. Pour notre ville de Winnipeg cela constitue un important développement technologique. Je crois qu'il y aura des achats d'environ 600 millions de dollars de matériel de signalisation et de télécommunications. C'est un secteur que le milieu des affaires canadien pourrait commencer à approvisionner. Ces opérations ouvriront des débouchés pour les marchés extérieurs, puisque la création d'un marché intérieur solide servira de rampe de lancement à des exportations. Je crois qu'il y a là de véritables



[Text]

**The Chairman:** Honourable senators, as this apparently concludes our consideration of the bill we are ready to entertain a motion that the title and clause 1 of the bill stand while all the other clauses be carried.

**Senator Petten:** I so move, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Senator Bell:** Mr. Chairman, I do not know if I missed something last night, but does this cover Schedule I as well?

**Hon. Senators:** Yes.

**The Chairman:** We went through Schedule I this afternoon.

**Senator Bell:** Is there not a misprint under "beans" in Schedule I, where it reads:

... (except soybeans) including faba beans ...

Is that the correct designation?

**Hon. Mr. Axworthy:** Yes, it is.

**The Chairman:** Do the title and clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Before I entertain a motion to sit *in camera* in order to consider our report, it is my pleasure to join with other senators in thanking the minister, Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre for appearing before our committee. They have provided us with very valuable assistance to us in discharging our task.

**Hon. Senators:** Hear, hear!

**Senator Bonnell:** I move that this bill be reported to the Senate without amendment.

**The Chairman:** Does the motion carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** We will then report this bill to the Senate without amendment. This meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

possibilités. Et j'espère que le milieu des affaires de notre pays saura saisir l'occasion et se lancera dans cette affaire.

**Le président:** Honorables sénateurs, puisque nous avons, semble-t-il, terminé notre étude du projet de loi, nous sommes prêts à considérer une motion voulant que le titre et l'article 1 du projet de loi soient reportés, tandis que tous les autres articles soient adoptés.

**Le sénateur Petten:** Je le propose, monsieur le président.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Des voix:** Adopté.

**Le sénateur Bell:** Monsieur le président, je ne sais pas si j'ai manqué quelque chose hier soir, mais cela comprend-t-il l'Annexe I également?

**Des voix:** Oui.

**Le président:** Nous avons examiné cette annexe cet après-midi.

**Le sénateur Bell:** N'y a-t-il pas une faute d'impression, en anglais, à l'entrée «beans» de cette annexe où je lis:

«...»(except soybeans) including faba beans ...»

Cette désignation est-elle exacte?

**L'honorable M. Axworthy:** Oui.

**Le président:** Le titre et l'article 1 sont-ils adoptés?

**Des voix:** Adoptés.

**Le président:** Avant d'accepter une motion en vue de siéger à huis clos pour étudier notre rapport, je suis heureux de me joindre aux autres sénateurs pour remercier le ministre, ainsi que MM. Kroeger et Lefebvre d'avoir comparu devant notre comité. Ils nous ont beaucoup aidés dans l'exécution de notre tâche.

**Des voix:** Bravo!

**Le sénateur Bonnell:** Je propose que ce projet de loi soit rapporté au Sénat sans amendement.

**Le président:** La motion est-elle adoptée?

**Des voix:** Adoptée.

**Le président:** Nous renvoyons par conséquent ce projet de loi au Sénat sans amendement. La séance est levée.

Le Comité ajourne ses travaux.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*Du ministère d'État au Développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railways and Grain  
Transportation.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat-conseil général;

M. Mike Farquhar, directeur général, transport ferroviaire  
et transport de céréales.





First Session  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

SENATE OF CANADA

---

*Standing Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairmen:*  
The Honourable GEORGE I. SMITH  
The Honourable LÉOPOLD LANGLOIS

---

## INDEX

OF PROCEEDINGS

*(Issues Nos. 1 to 44 inclusive)*

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

SÉNAT DU CANADA

---

*Comité sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

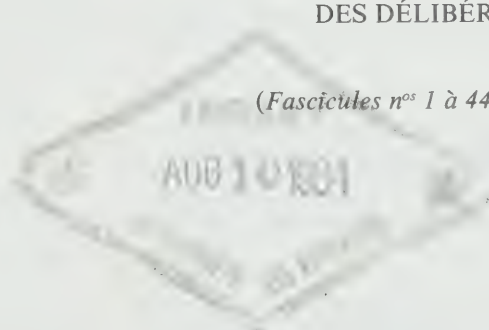
*Présidents:*  
L'honorable GEORGE I. SMITH  
L'honorable LÉOPOLD LANGLOIS

---

## INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

*(Fascicules nos 1 à 44 inclusivement)*



Prepared  
by the  
Information and Reference Branch,  
LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé  
par le  
Service d'information et de référence,  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

## SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on Transport and Communications  
1st Session, 32nd Parliament, 1980-83

### INDEX

(Issues 1-44 inclusive)

*For the purposes of this index, the first twelve pages of the Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by VIA Rail Canada Inc. (Issue #30) have been assigned Roman numerals, beginning with the front page.*

#### ADR

*See under* European Economic Community

#### ATAC

*See*

Air Transport Association of Canada

**Act further to amend the Acts relating to the New Brunswick Railway Company, S.C. 1883, 46 Victoria, Chap. 59**  
Article VI, 21: 23

**Act to confirm an agreement between the Montreal and Western Railway Company and the Canadian Pacific Railway Company, S.C. 1890, 53 Victoria, Chap. 67**  
Schedule, Section 12, 21: 22-3

**Act to confirm Articles of Agreement and Consolidation between the European and North American Railway Company for extension from Saint John westward and the European and North American Railway Company of Maine, and for other purposes therein set forth, S.C. 1875, 38 Victoria II, Chap. 71, 21: 22, 23**

**Act to incorporate the St. Francis and Megantic International Railway Company, S.C. 1870, 33 Victoria, Chap. 54, 22: 12-3**

#### Adams, Hon. Willie, Senator (Northwest Territories)

Bill C-163, subject-matter, 40: 24; 41: 12-3; 42: 22

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, 4: 26, 27, 28; 14: 34, 35

#### Aeronautics Act

Revisions, 40: 18; 41: 6; 43: 10

Section 8, 43: 38

#### Air Canada

Airworthiness, inspections, 40: 22-3

Cincinnati, Ohio, accident, 40: 20, 21; 42: 9; 43: 39-40

Gimli, Manitoba, incident, 40: 9-10, 30; 41: 10; 43: 27

Procedures, review and report, 40: 14; 41: 9

#### Air carriers

Air cargo statistics, 10: 8

IATA restricted articles regulations, compliance with, 10: 6

*See also*

Air Transport Association of Canada

## SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des Transports et des communications  
1<sup>re</sup> session, 32<sup>e</sup> législature, 1980-1983

### INDEX

(Fascicules 1-44 inclusivement)

*Pour les fins de cet index, nous avons assigné des chiffres romains aux treize premières pages du Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc. (le fascicule #30), commençant par la page couverture.*

#### ACPLA

*Voir*

Association canadienne des pilotes de lignes aériennes

#### ADR

*Voir sous* Communauté économique européenne

#### ATAC

*Voir*

Air Transport Association of Canada

#### ATAI

*Voir*

Association du transport aérien international

**Accord international sur le transport des marchandises dangereuses par rail (CIM) et règlements (RID)**

*Voir sous* Communauté économique européenne

**Accord sur le transport aérien international de transit**

*Voir sous* Organisation de l'aviation civile internationale

**Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, S.C. 1883, 46 Victoria, chap. 59**

Article VI, 21: 23

**Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer international de St. François et Mégantic, S.C. 1870, 33 Victoria, chap. 54, 22: 12-3**

**Acte pour ratifier les articles de convention et de fusion arrêtés entre la Compagnie du chemin de fer Européen et Nord-Américain pour le prolongement de Saint-Jean à l'Ouest, et la Compagnie du chemin de fer Européen et Nord-Américain du Maine, et pour d'autres fins y énoncées, S.C. 1875, 38 Victoria II, chap. 71, 21: 22, 23**

**Acte ratifiant une convention entre la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, S.C. 1890, 53 Victoria, chap. 67**

Annexe, Article 12, 21: 22-3

**Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)**

Bill C-163, teneur, 40: 24; 41: 12-3; 42: 22



**Air safety***See*

Aviation safety

**Air services, prohibition of**

Implementation procedure

Bonn Declaration countries, **1**: 10-1, 29Canada, **1**: 9-10, 16-7, 18-20

Incidents to date

Bonn Declaration countries, **1**: 11Canada, **1**: 10Reasons for, **1**: 6-7, 8, 10-1, 12, 13, 15-6Retaliation against Canadian air carriers, risk of, **1**: 29*See also*

Bonn Declaration on Hijacking

Canada

Hijacking

**Air Services Act, Prohibition of International***See*

Bill S-7

**Air Transport Association of Canada (ATAC)**

Bill C-163, subject-matter

Circuit-breakers, **42**: 23Testing of aircraft components, presence of interested parties, **42**: 20-2, 23Brief submitted respecting Transportation of Dangerous Goods Act and Code (in English only), **10**: 5, 6, 7, 8, 9, 11, 17-8, 19, 25

Transportation of dangerous goods

Advisory councils, **10**: 7, 19Background information, **10**: 5-6Canadian Delegation on ICAO Dangerous Goods Panel, advisers to, **10**: 5, 7-8, 9Dubin Commission, brief submitted to, **10**: 6, 9Evaluation of Transport Canada's position on ICAO and IATA, **10**: 20, 21Multiplicity of regulations, safety implications, **10**: 6, 8-9, 13, 15Recommendations, **10**: 6, 9, 13, 19Training program, **10**: 7, 9

Transportation of Dangerous Goods Code

Draft III

Letter to Transport Canada with comments and proposed amendments, **10**: 20-1; **10A**: 1-18Transport Canada, discussions with, **10**: 15-6, 20-1

Draft IV

Criticisms of

Classification system, **10**: 9, 10

Exemptions

Concentrations, **10**: 10, 19Consumer commodities, **10**: 6, 10, 11, 18, 19, 25Limited quantities, **10**: 10-1, 19, 25Packaging, **10**: 10Proper shipping name, **10**: 8, 9, 15, 24IATA regulations, non-recognition of, **10**: 6, 11-2, 13, 18-9Standards less stringent than IATA standards, **10**: 6, 12-3, 14, 19, 25Definition, **10**: 13

IATA regulations, CFR 49 and ICAO proposed regulations, comparison with

Classifications, **10**: 9, 10Consumer commodities, **10**: 18, 19, 25Identification numbers, **10**: 8, 9-10, 15Labelling, **10**: 9, 10-1, 14-5Limited quantities, **10**: 9, 10-1, 14, 18, 19, 25Proper shipping name, **10**: 8, 9, 15**Adams, honorable Willie, sénateur (Territoires du Nord-Ouest)—***Suite*Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **4**: 26, 27, 28; **14**: 34, 35**Aéronautique, Loi**Article 8, **43**: 38Révisions, **40**: 18; **41**: 6; **43**: 10**Affaires extérieures Canada**Bill S-7, interdiction des services aériens, procédure d'exécution, **1**: 9-10, 16-7, 18-20**Air Canada**Cincinnati, Ohio, accident, **40**: 20, 21; **42**: 9; **43**: 39-40Gimli, Manitoba, incident, **40**: 9-10, 30; **41**: 10; **43**: 27Méthodes, examen et rapport, **40**: 14; **41**: 9Navigabilité, inspections, **40**: 22-3**Air Transport Association of Canada (ATAC)**

Bill C-163, teneur

Disjoncteurs, **42**: 23Tests des composants des aéronefs, présence des parties intéressées, **42**: 20-2, 23Mémoire soumis concernant le Code et la Loi sur le transport des marchandises dangereuses (en anglais seulement), **10**: 5, 6, 7, 8, 9, 11, 17-8, 19, 25

Transport des marchandises dangereuses

Comités consultatifs, **10**: 7, 19Commission Dubin, mémoire soumis, **10**: 6, 9Délégation canadienne au Comité des frets dangereux de l'OACI, conseillers, **10**: 5, 7-8, 9Évaluation de la position de Transports Canada au sujet de l'OACI et de l'ATAI, **10**: 20, 21Information de base, **10**: 5-6Multiplicité des règlements, incidence sur la sécurité, **10**: 6, 8-9, 13, 15Programme de formation, **10**: 7, 9Recommandations, **10**: 6, 9, 13, 19

Transport des marchandises dangereuses, Code

Code provisoire III

Lettre à Transports Canada avec commentaires et amendements proposés, **10**: 20-1; **10A**: 1-18Transports Canada, discussions, **10**: 15-6, 20-1

Code provisoire IV

Critiques

ATAI, manque d'adoption des règlements, **10**: 6, 11-2, 13, 18-9Classification, système, **10**: 9, 10

Exemptions

Biens de consommation, **10**: 6, 10, 11, 18, 19, 25Concentrations, **10**: 10, 19Désignation d'expédition appropriée, **10**: 8, 9, 15, 24Emballages, **10**: 10Quantités limitées, **10**: 10-1, 19, 25Normes moins rigoureuses que des normes de l'ATAI, **10**: 6, 12-3, 14, 19, 25Définition, **10**: 13OMCI, règlements adoptés, **10**: 11, 17-8

Règlements de l'ATAI, CFR 49, et règlements proposés de l'OACI, comparaison

Biens de consommation, **10**: 18, 19, 25Classifications, **10**: 9, 10Désignation d'expédition appropriée, **10**: 8, 9, 15

**Air Transport Association of Canada (ATAC)—Cont'd**

- Transportation of Dangerous Goods Code—Cont'd
  - Draft IV—Cont'd
    - IMCO regulations, adoption, **10**: 11, 17-8
    - Transport Canada, discussions with, **10**: 15-6
  - Draft V, definition, **10**: 16
  - Drafts III and IV, comparison of, **10**: 10, 11, 20, 21

**Aircraft Accident Review Board**, **40**: 5, 11-2; **43**: 18

**Alberta Economic Development Branch, report**

- Transcontinental service, cost per train mile, **15**: 13

**Alberta government**

- Crowsnest Pass statutory rate, **9**: 20-1

**Alberta Wheat Pool**

- Freight rate increase impact analysis, **9**: 8

**Alternative (An) To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada****Policy Announcement**

- Bi-level long distance trains, **19A**: 1-2, 4, 10, 13
- Cutback program, July 27, 1981, historical background, **19A**: 1, 2
- National Transportation Act, Section 64, interpretation, **19A**: 1
- Origin of report, **19**: 34, 35
- Routes
  - Atlantic Limited*, **19A**: 2, 4, 7, 15
  - Atlantic region, **19A**: 2, 4-6, 15
  - Canadian*, **19A**: 2, 9-10, 13, 16
  - Ocean Limited*, **19A**: 2, 4, 15
  - Ontario region, **19A**: 2-3, 9-12, 16
  - Quebec region, **19A**: 2, 6-9, 15
  - Supercontinental*, **19A**: 3, 13, 16
  - West region, **19A**: 12-4, 16-7
- Savings estimated, **19A**: 2, 3, 4, 10, 13, 15-7

**Ames, J.C., Vice-President and Secretary, Canadian Pacific Limited**

- Provision of information, reference to his position vis-à-vis, **21**: 23-4, 25, 27

**AMTRAK and its service contracts, Report to the Congress of the**

*United States by the Comptroller General with respect to, 1981*, **17**: 24-5

**AMTRAK Route Structure, Re-examination of the. United States**

Department of Transport, May 1978, **27A**: 5, 6

**AMTRAK (United States)**

- Costing system, **15**: 13, 21; **16**: 20-2; **17**: 24-5; **27**: 11-2, 14, 33-4, 39, 43-5, 46-7; **27A**: 2, 4-5; **28**: 15, 26; **30**: 14-5
- Employees, **16**: 21; **17**: 25; **27**: 8, 14
- Equipment
  - Bi-level trains, **27**: 18
  - Cars, number, **27A**: 6
  - Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **27**: 22-3
  - Maintenance, **27**: 8, 18, 19, 20, 21-2, 42
  - Rebuilding, **27**: 20-2, 43
  - Standing derailments, **27**: 19
  - Switching, **27**: 29
- Passenger service
  - Essential services with local support, **27A**: 2
  - Fares, **27**: 17, 18-9, 22, 31
  - Food and beverage services, **27**: 7, 8-11
  - On-board customs and immigration services, **27A**: 4
  - On-time performance, **27**: 16-7

**Air Transport Association of Canada (ATAC)—Suite**

- Transport des marchandises dangereuses, Code—Suite
  - Code provisoire IV—Suite
    - Règlements de l'ATAI—Suite
      - Étiquetage, **10**: 9, 10-1, 14-5
      - Numéros d'identité, **10**: 8, 9-10, 15
      - Quantités limitées, **10**: 9, 10-1, 14, 18, 19, 25
    - Transports Canada, discussions, **10**: 15-6; **13**: 8
  - Code provisoire V, définition, **10**: 16
  - Codes provisoires III et IV, comparaison, **10**: 10, 11, 20, 21

**Alberta, gouvernement**

- Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire, **9**: 20-1

**Alberta Economic Development Branch, rapport**

- Service transcontinental, coût le train/mille, **15**: 13

**Alberta Wheat Pool**

- Augmentation du taux de fret, analyse des répercussions, **9**: 8

**Ames, M. J.C., vice-président et secrétaire, Canadien Pacifique Limitée**

- Divulgence de renseignements, référence à sa position vis-à-vis, **21**: 23-4, 25, 27

**AMTRAK and its service contracts, Report to the Congress of the United States by the Comptroller General with respect to, 1981**, **17**: 24-5**AMTRAK (États-Unis)**

- Coûts, système de répartition, **15**: 13, 21; **16**: 20-2; **17**: 24-5; **27**: 11-2, 14, 33-4, 39, 43-5, 46-7; **27A**: 2, 4-5; **28**: 15, 26; **30**: 15-6
- Employés, **16**: 21; **17**: 25; **27**: 8, 14
- Gares, **27**: 26-8
- Matériel
  - Aiguillage, **27**: 29
  - Déraillements permanents, **27**: 19
  - Entretien, **27**: 8, 18, 19, 20, 21-2, 42
  - Réfection, **27**: 20-2, 43
  - Trains à deux niveaux, **27**: 18
  - Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **27**: 22-3
  - Wagons, nombre, **27A**: 6
- Mesure législative, **27A**: 1; **30**: 10
- Service-voyageurs
  - Alimentation, services, **27**: 7, 8-11
  - Billets, prix, **27**: 17, 18-9, 22, 31
  - Conflits d'horaire avec service-marchandises, **27**: 16, 31
  - Courte distance et longue distance, comparaison, **27**: 11-2, 15, 18; **27A**: 4-5
  - Douanes et immigration, inspections à bord, **27A**: 4
  - Ponctualité, **27**: 16-7
  - Réservations, système, **27**: 29-30
  - Services (première classe, etc.), **27**: 17-9
  - Services essentiels avec l'administration locale, **27A**: 2
  - Voyageurs, nombre, augmentation, **27**: 16-7, 23-4
- Sociétés ferroviaires, arrangements
  - Permis de circulation, employés du chemin de fer, **27**: 16
  - Ponctualité des trains, primes d'encouragement, **27**: 12-3, 33, 43-5; **27A**: 3
- Subventions en comparaison avec d'autres modes de transport, **27**: 28-9
- Voies, entretien, **27**: 16, 33
- Voir aussi*
- VIA Rail Canada Inc.

**AMTRAK (United States)—Cont'd**

## Passenger service—Cont'd

Reservations system, **27**: 29-30Ridership, increase, **27**: 16-7, 23-4Scheduling conflicts with freight service, **27**: 16, 31Services (first class, etc.), **27**: 17-9Short-haul and long-haul, comparison, **27**: 11-2, 15, 18; **27A**: 4-5Legislation, **27A**: 1; **30**: 9-10

Railway companies, arrangements with

On-time performance of trains, incentives, **27**: 12-3, 33, 43-5;  
**27A**: 3Passes, railway personnel, **27**: 16Stations, **27**: 26-8Subsidies compared to other modes of transportation, **27**: 28-9Track maintenance, **27**: 16, 33*See also*

VIA Rail Canada Inc.

**Asselin, Hon. Martial, Senator (Stadacona)**Bill C-155, **44**: 10, 12-3, 15-6, 23, 26, 28-30, 36-7, 40, 51, 52-5**Atlantic and Northwest Railway Company, 22**: 9, 15**Atlantic provinces**Potato transport by rail, **9**: 9, 19**Aviation safety**

## Accidents and incidents

Air search and rescue, **40**: 14-5; **41**: 10-1

## Investigations

Air traffic control recordings, **40**: 8; **43**: 33, 35Aircraft and ground vehicles, conflicts, **40**: 33Cincinnati, Ohio, **40**: 19-20, 21, 28-9, 31-2; **41**: 11-2; **42**: 9, 19,  
22-3Circuit-breakers, **42**: 22-3; **43**: 36Cockpit voice recordings, **40**: 8, 11, 12, 19; **43**: 27, 32, 35-7Collaboration with foreign states, **40**: 21; **42**: 10, 18-20Gimli, Manitoba, **40**: 8-10, 12, 30; **41**: 5, 10, 12-3; **43**: 23, 27,  
38"McElman incident", Dorval, September 29, 1983, **40**: 24-6,  
32-5; **41**: 7-9; **43**: 33-5Smoke in aircraft washrooms, **40**: 19-20, 31-2; **41**: 11-2Testing of aircraft components, presence of interested parties,  
**42**: 9, 10, 11-3, 16, 17-22, 23, 24; **43**: 30-1

## Prevention

Airworthiness, inspections, **40**: 21-3; **42**: 24-5Cabin materials, improvement, **40**: 28-9, 30; **41**: 12Flush pump motors, more frequent inspections, **40**: 20, 28;  
**41**: 11-2Inspectors, role, **40**: 13, 18; **41**: 6, 15Regulations, enforcement, **40**: 8-9, 17-8; **41**: 6-7; **42**: 13-4Smoke detectors in washrooms, **40**: 29-30; **43**: 39-40Reporting procedures, **40**: 30, 32-5; **41**: 7-8; **43**: 33-5Airport security checks, **40**: 26-7Transportation of dangerous goods, **43**: 39*See also*

Canadian Aviation Safety Board

**Axworthy, Hon. Lloyd, Minister of Transport (appointed August 12, 1983)**

Bill C-155

Discussion, **44**: 51-9Statement, **44**: 48-51

Bill C-155, subject-matter

Discussion, **35**: 9-28**AMTRAK Route Structure, Re-examination of the. United States  
Department of Transport, mai 1978, 27A**: 5, 6**Asselin, honorable Martial, sénateur (Stadacona)**Bill C-155, **44**: 10, 12-3, 15-6, 23, 26, 28-30, 36-7, 40, 51, 52-5**Association canadienne de normalisation**Conteneurs, normes de sécurité, **4**: 18**Association canadienne des entrepôts publics**Transports Canada, réunion concernant le transport des marchandises dangereuses, **13**: 8-9**Association canadienne des fabricants de produits chimiques**Plan de secours d'urgence au transport (TEAP), **14**: 15, 16, 19**Association canadienne des pilotes de lignes aériennes (ACPLA)**

Bill S-7

Approbation, **1**: 30Passagers et équipage, libération, **2**: 9-10**Association canadienne du camionnage**Chargements partiels, **8**: 8, 13, 16-7Conseil canadien du commerce de détail, négociations, **8**: 18, 19, 20,  
24, 27; **13**: 16-7Conseil des normes, réunions avec gouvernements municipaux et  
provinciaux, **8**: 9*Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4e session, 31e  
législature*, 1980 (Bill 189), critique, **8**: 6, 23Mémoire soumis concernant le Code et la Loi sur le transport des  
marchandises dangereuses, **8**: 5Provinces, lois sur le transport des marchandises dangereuses, **8**: 6-7,  
23

Transport des marchandises dangereuses, Code

Adoption exigée, **8**: 6, 7, 9

Code provisoire IV, critiques

## Affiches et étiquetage

Étiquettes pour produits de consommation, **8**: 11-2, 24-5Numéros d'identité, **8**: 14, 22, 23, 26Poisons, **8**: 10, 21-2Règlements, **8**: 10, 11-3, 14, 17, 24-5Classification, système, **8**: 9, 10, 14, 17, 18, 25

## Exemptions

Autobus, colis express, comparaison, **8**: 20, 29-31Biens de consommation, **8**: 8, 10, 11-3, 14, 18, 19, 20, 29-32Complexité, **8**: 8, 14, 17Concentrations, **8**: 8, 10, 14Fabricants, secret commercial de description du produit,  
**8**: 28-9Produit, insuffisance de description exigée, **8**: 8, 10-3, 16-7,  
18, 19, 20, 22-3, 31-2Quantités limitées, **8**: 8, 10-1, 14Réciprocité avec CFR 49, manque, **8**: 8-9, 25-6Poisons, système d'identification proposé, **8**: 10, 21-2Risques, catégories, tableau proposé, **8**: 15, 18-20, 28, 31Transports Canada, discussions, **8**: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27

Transport des marchandises dangereuses, Loi

Assurance contre les risques de responsabilité civile, **8**: 7, 25Responsabilité en vigueur dès proclamation, **8**: 7, 20

Transports Canada

Analyse des répercussions socio-économiques, évaluation, **8**: 8, 19*Guide d'urgence pour matières dangereuses*, **8**: 10, 21, 22-3, 26,  
28*Voir aussi*

Corporation (La) Provost



- Axworthy, Hon. Lloyd, Minister of Transport (appointed August 12, 1983)**—*Cont'd*  
 Bill C-155, subject-matter—*Cont'd*  
   Statement, **35**: 5-9  
 Bill C-163, subject-matter  
   Discussion, **41**: 6-15  
   Statement, **41**: 5-6
- Balfour, Hon. Reginald James, Senator (Regina)**  
 Bill C-155, **44**: 55
- Bandeem, R.A., President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways**  
 Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto  
   Discussion, **5**: 11-59, 61  
   Statement, **5**: 5, 6-10
- Banks, R.L., R.L. Banks & Associates, Inc., Washington, D.C.**  
 Bill C-155, subject-matter  
   Discussion, **36**: 15-6, 21-2, 25-6, 32-3, 38, 39  
   Statement, **36**: 5-8
- Beatty, Hon. Perrin, M.P. (Wellington-Dufferin-Simcoe)**  
 VIA Rail Canada Inc., speech, House of Commons, October 26, 1981, quotation, **18**: 6-7
- Bell, Hon. Ann Elizabeth, Senator (Nanaimo-Malaspina)**  
 Bill C-92, subject-matter, **31**: 9, 13, 27, 28, 29, 30  
 Bill C-155, **44**: 10, 40, 57-8, 59  
 Bill C-155, subject-matter, **34**: 14, 26-7, 32  
 Bill C-163, subject-matter, **40**: 26-7; **41**: 11  
 Bill S-7  
   Discussion, **1**: 12-3, 30-1, 33  
   Telephone message to Committee  
     Drafting of Clause 3 (4), **2**: 8  
     Penalty payable by air carrier, **2**: 8  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **4**: 16-7, 18-9; **7**: 7, 12, 14, 15, 17  
 VIA Rail Canada Inc., motion, production of documents, **24**: 4-5, 9  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **15**: 33-5, 36, 37-8; **20**: 34, 35; **24**: 28; **28**: 26; **33**: 9-11
- Benjamin, Les, M.P. (Regina West)**  
 House of Commons—Senate, rules, comparison, **15**: 7, 8  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **28**: 26  
   Discussion, **15**: 11, 15-25, 27-43  
   Statement, **15**: 9-10, 11-5
- Bertrand, G., Chief Legislative Counsel, Department of Justice**  
 Bill C-163, **43**: 42, 45-7
- Bielish, Hon. Martha P., Senator (Lakeland)**  
 Bill C-155, **44**: 16, 34-6, 40, 42-3
- Bill 189 (Ontario, 4th Session, 31st Legislature, 1980)**  
*See*  
 Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4th Session, 31st Legislature, 1980
- Association des manufacturiers canadiens**  
 Membre du Comité de coordination des marchandises dangereuses, **11**: 11  
 Membres, **11**: 6  
 Mémoire soumis ... concernant la loi et la quatrième version des règlements proposés sur le transport des marchandises dangereuses, **11**: 5, 7, 8, 10, 13  
 Transport des marchandises dangereuses, Code  
   Code provisoire IV  
     Annexe A, **11**: 9, 14-5, 19  
   Changements proposés  
     Clarification pour assurer la compréhension, **11**: 5-7, 14-5, 17-8, 19  
     Déversements, exigences de rapport, **11**: 8, 10-1  
     Manutention à l'intérieur des usines, exemption, **11**: 8-9, 12-3  
     Réciprocité avec Titre 49, **11**: 8, 9  
 Règlements de l'ATAI, position de Transports Canada concernant la reconnaissance, **11**: 9  
 Transports Canada, discussions avec, **11**: 7, 11-3, 14  
 Transport des marchandises dangereuses, Loi sur  
   Inspecteurs, droit d'appeler des décisions  
   Loi sur les explosifs, comparaison, **11**: 7-8  
   *Ontario Occupational Health and Safety Act*, comparaison, **11**: 13, 16, 17  
   Procédure, **11**: 8, 12, 13, 15-7  
   Manutention à l'intérieur des usines, amendement proposé, **11**: 8, 19, 12-3  
 Marchandises dangereuses, définition, **11**: 15, 19  
 Poursuite des dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société, **11**: 18  
 Responsabilité et faute, **11**: 9-10, 13, 18-9
- Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada**  
*Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens
- Association du Barreau canadien**  
 Bill C-163, teneur  
   Évaluation, **42**: 13-5, 17  
   Mémoire, **42**: 8-9, 13-4  
   Tests des composants des aéronefs, présence des parties intéressées, **42**: 9, 10, 11-3, 16
- Association du transport aérien international (ATAI)**  
 Règlements sur les objets réglementés  
   Adoption au Canada et à l'étranger, **10**: 6, 7, 11-2, 13, 15, 24  
   CFR 49, comparaison avec, **10**: 14, 15  
   Définition et comparaison avec règlements proposés par OACI, **10**: 13, 14  
   Information de base, **10**: 6, 7  
   Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, compatibilité avec, **10**: 6, 8-9, 10, 11-3, 14, 15, 16, 18-21, 24-5; **11**: 9  
 Transporteurs aériens, règlements concernant voyageurs, **1**: 28  
*Voir aussi*  
 Air Transport Association of Canada
- Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens**  
 Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada  
   Évaluation et rapport avec, **29**: 12, 13, 18  
   Membres, **29**: 13, 17, 20-1  
 Canadien Pacifique, caisse fiduciaire de retraite  
   Actif, **29**: 22, 23  
   Canadien Pacifique, dettes non capitalisées  
     Information de base, **29**: 25-6, 27-8

- Bill C-17 — Act to amend Canadian National Railway Capital Revision Act and Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof (3rd Session, 30th Parliament), 29: 28**
- Bill C-18 — Transportation of Dangerous Goods Act**  
 Bill C-25, 1st Session, 31st Parliament, comparison, 3: 8  
 Coming into force  
   Immediate application, 3: 12-3, 14-5, 16  
   Regulations, procedure, 3: 6-7, 9, 10, 14  
 Discussion  
   Clause 17 — Dangerous occurrences, duty to report, 3: 12-3, 14  
   Clause 22 — Proposed regulations to be published, 3: 9  
   Clause 26 — Technical research and publication, 3: 10  
   Clause 28 — Protective directions, 3: 14  
   Clause 29 — Advisory councils, 3: 9-10  
 End of session, effect, 3: 6-7  
 Historical background, 3: 6, 7, 8-9, 13; 4: 5  
 Implications, criticism by environmentalists, 3: 11  
 Nature, subject-matter and regulations, review at later date  
   House of Commons  
     Amendments, 3: 11-2, 13-4, 15, 16  
     Procedure, 3: 10, 11-2  
   Minister of Transport, pledge of cooperation, 3: 7, 11-2, 15, 17; 4: 5; 6: 7-8; 7: 23  
   Senate  
     Amendments, 3: 12, 13-4  
     Procedure, 3: 10, 11, 12, 13-4, 15, 16  
 Purpose, urgency, 3: 6, 7, 8, 10-1, 13  
 Recommendation, 3: 4, 5, 17  
 Report to Senate, without amendment, 3: 4, 5, 16-7  
   *See also*  
 Bill C-25  
 Transportation of Dangerous Goods Act  
 Transportation of dangerous goods regulations
- Bill C-25 — Transportation of Dangerous Goods Act (1st Session, 31st Parliament)**  
 Bill C-18, 1st Session, 32nd Parliament, comparison, 3: 8  
 Discussion  
   Clause 3 — Application of Act, 3: 8  
   Clause 25 — Administrative agreements, 3: 8  
   Clause 32 — Coming into force, 3: 8  
   *See also*  
 Bill C-18
- Bill C-42 — Canada Post Corporation Act**  
 Definition "letter"  
   Discussion, 12: 10-4, 20-1  
   Exceptions to exclusive privilege, 12: 11, 12-3, 25  
   *See also below* Implications, right of Corporation to decide what is necessary or incidental  
 Discussion  
   Clause 2 — Definitions, 12: 21  
   Clause 3 — Binding on Her Majesty, 12: 21, 34  
   Clause 5 (1) (b) — Objects, 12: 18-20, 31, 32-3, 46  
   Clause 6 — Board of Directors, 12: 34-5  
   Clause 6 (4) — Re-appointment, 12: 42  
   Clause 9 — Head office, 12: 35  
   Clause 12 — Responsibility to parties acting in good faith, 12: 35  
   Clause 17 — Regulations, 12: 21  
   Clause 17 (1) (i) — Regulations, 12: 36-7  
   Clause 17 (1) (s) — Regulations, 12: 20  
   Clause 20 (4) — Tabling in Parliament, 12: 16  
   Clause 23 — Financial Administration Act, 12: 38-40  
   Clause 26 — Public Servants Inventions Act, 12: 40-1
- Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens—*Suite***  
 Canadien Pacifique, caisse fiduciaire de retraite—*Suite*  
 Canadien Pacifique, dettes non capitalisées—*Suite*  
   Paielements, procédure, 29: 15-6, 23  
   Évaluation, 29: 14, 15  
 Imperial oil, caisse de retraite, comparaison, 29: 24-5  
 Pensions, indexation proposée, 29: 22-3  
 Recommandations, 29: 22, 24  
 Chemins de fer nationaux du Canada, fonds fiduciaires des pensions  
 Actif, 29: 6, 8, 9  
 Chemins de fer nationaux du Canada  
   Cotisations pour employés, 29: 6, 17, 21  
   Dettes non capitalisées  
     Information de base, 29: 5-6, 9-11, 17, 26-7  
     Intérêt et principal, paiements, 29: 8-9, 21, 28  
     Montant, 29: 8, 9, 17, 21  
     Paielements, procédure, 29: 15, 16, 23  
   Investissements, recettes, 29: 7, 8, 29  
   Pensions, position, 29: 6, 9-10, 11  
   Taux d'intérêt, changement  
     Dette, réduction, 29: 5-6, 10, 11, 21  
     Information de base, 29: 5-6, 9, 10-1, 14, 19-20, 28  
     Surplus de gains, 29: 7, 19  
   Employés, contributions, 29: 16-7, 19-20  
   Enquête proposée, réaction, 29: 12-3, 23  
   Lettre publiée, 1978, citation, 29: 5-6  
   Mémoire, 29: 6, 8, 9, 21, 28-9  
   Pensions, indexation proposée, 29: 6, 7-8, 9-10  
   Recommandations, 29: 6, 7, 9-10, 11, 22, 29  
   Témoignage devant le Comité, 3e session, 30e législature, 29: 5  
 Chemins de fer nationaux du Canada, rapport, 29: 11, 12  
 Financement, 29: 18-9  
 Membres, 29: 13, 17, 20-1  
 Retraités, représentation, 29: 11-2, 17-8  
 Syndicats, évaluation, 29: 11-2, 18, 20
- Atlantic and Northwest Railway Company, 22: 9, 15**
- Atlantique, provinces**  
 Pommes de terre, transport par rail, 9: 9, 19
- Autobus, industrie**  
 Transport des marchandises dangereuses emballées, assurance, 7: 13-4  
 VIA Rail, service-voyageurs, effet, 17: 16, 39; 27A: 6; 32: 13  
*Voir aussi*  
 Groupe (Le) CSL Inc.
- Aviation, sécurité**  
*Voir*  
 Sécurité aérienne
- Axworthy, honorable Lloyd, ministre des Transports (nommée le 12 août, 1983)**  
 Bill C-155  
   Discussion, 44: 51-9  
   Exposé, 44: 48-51  
 Bill C-155, teneur  
   Discussion, 35: 9-28  
   Exposé, 35: 5-9  
 Bill C-163, teneur  
   Discussion, 41: 6-15  
   Exposé, 41: 5-6

**Bill C-42 — Canada Post Corporation Act—Cont'd**Discussion—*Cont'd*

- Clause 31 — Auditors, **12**: 21-2, 23, 25-6, 28
- Clause 36 (2) — Duty of common carriers, **12**: 37-8
- Clause 38 — Liability, **12**: 35-7
- Clause 41 — Prohibitory orders, **12**: 18
- Clause 51 — Sale of postage stamps, **12**: 41-2
- Clause 53 — Prohibitory orders, **12**: 17-8
- Clause 54 — Punishment, **12**: 15-8, 33-4, 46
- Drafting, English and French versions, Clause 5 (1) (a), **12**: 44-5
- Historical background, **12**: 8, 9
- Implications, right of Corporation to decide what is necessary or incidental, **12**: 18-21, 31, 32-3
- See also above* Definition "letter"
- Modification proposed, Sunset clause, **12**: 38
- Post Office Act, comparison, **12**: 14, 15, 35-6, 37
- Report to Senate without amendment but with mention that the Minister undertook to review certain aspects of the Bill, **12**: 4, 6, 45-6
- Study in Committee
  - House of Commons Standing Committee on Miscellaneous Estimates, **12**: 8, 10, 17, 21-2
  - Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments (in part), **12**: 8, 10, 11, 12, 20-1, 31, 33-4
- See also*
- Canada Post
- Canada Post Corporation

**Bill C-92 — Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act**

Report to Senate, without amendment, **31**: 4, 6, 34

**Bill C-92 — Act to amend the National Harbours Board Act, the Government Harbours and Piers Act, the Harbour Commissions Act, the Canada Shipping Act and the Fishing and Recreational Harbours Act, subject-matter**

- Discussion, Part II, Clause 20 — Regulations, **31**: 31-2
- Historical background, **31**: 10-1
- Purpose, **31**: 12, 14, 22, 28
- Report to Senate, without amendment, **31**: 6, 34

**Bill C-155 — Western Grain Transportation Act**

Amendments, House of Commons (carried by Committee)

- Clause 2 (1) — Definitions
  - "Export", **44**: 11-2
  - "Grain", **44**: 12
- Clause 3 — Membership of Committee, **44**: 12, 13
- Clause 10 (3) — Observer at meetings, **44**: 14
- Clause 34 (1) — Definition "Crow Benefit"; carried, **44**: 24
- Clause 35 (2) — Rate scales where over 1, 200 miles distance; carried, **44**: 25
- Clause 37 (2) (a) — Percentage to be borne by Government of Canada; carried, **44**: 26
- Clause 39 (1) (a) — Definition of "most recent base year"; carried, **44**: 27
- Clause 43 (3) — Exception; carried, **44**: 28
- Clause 46 — Exception for competitive or contiguous points; carried, **44**: 28
- Clause 54 — Definition, "cumulative government share of the cost change"; carried, **44**: 29
- Clause 59 — Agreements with certain companies; carried, **44**: 31
- Clause 60 — Definitions; carried, **44**: 33
- Clause 61 — Duties of Commission; carried, **44**: 33
- Clause 62 — Review by Minister; carried, **44**: 41

**BCSA***Voir*

Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Balfour, honorable Reginald James, sénateur (Regina)**

Bill C-155, **44**: 55

**Bandeau, M. R.A., président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada**

Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant

Discussion, **5**: 11-59, 61

Exposé, **5**: 5, 6-10

**Banks, M. R.L., R.L. Banks & Associates, Inc., Washington, D.C.**

Bill C-155, teneur

Discussion, **36**: 15-6, 21-2, 25-6, 32-3, 38, 39

Exposé, **36**: 5-8

**Beatty, honorable Perrin, député (Wellington-Dufferin-Simcoe)**

VIA Rail Canada Inc., discours, Chambre des communes, le 26 octobre, 1981, citation, **18**: 6-7

**Bell, honorable Ann Elizabeth, sénateur (Nanaimo-Malaspina)**

Bill C-92, teneur, **31**: 9, 13, 27, 28, 29, 30

Bill C-155, **44**: 10, 40, 57-8, 59

Bill C-155, teneur, **34**: 14, 26-7, 32

Bill C-163, teneur, **40**: 26-7; **41**: 11

Bill S-7

Discussion, **1**: 12-3, 30-1, 33

Message par téléphone au Comité

Amende payable par transporteur aérien, **2**: 8

Rédaction de l'Article 3 (4), **2**: 8

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **4**: 16-7, 18-9; **7**: 7, 12, 14, 15, 17

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **15**: 33-5, 36, 37-8; **20**: 34, 35; **24**: 28; **28**: 26; **33**: 9-11

VIA Rail Canada Inc., motion, production des documents, **24**: 4-5, 9

**Benjamin, M. Les, député (Regina-Ouest)**

Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 7, 8

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **15**: 11, 15-25, 27-43

Exposé, **15**: 9-10, 11-5

**Bertrand, M. G., premier conseiller législatif, ministère de la Justice**

Bill C-163, **43**: 42, 45-7

**Bielish, honorable Martha P., sénateur (Lakeland)**

Bill C-155, **44**: 16, 34-6, 40, 42-3

**Bill 189 (Ontario, 4e session, 31e législature, 1980)***Voir*

*Dangerous Goods Transportation Act of Ontario*, 4e session, 31e législature, 1980



**Bill C-155 — Western Grain Transportation Act—Cont'd**Amendments, House of Commons (carried by Committee)—*Cont'd*Clause 63 — Regulations; carried, **44**: 42Clause 73 — Transitional provisions for 1983-84 crop year; carried, **44**: 42, 44Clause 74 — Out of C.R.F.; carried, **44**: 42, 45Clause 75 — Coming into force; carried, **44**: 42, 45Schedule I — Grains, Crops and Products; carried, **44**: 45

## Discussion

Clause 1 — Short title, **44**: 59

Clause 2 (1) — Definitions

“Export”, **44**: 11-2, 13-4, 53“Grain”, **44**: 12, 14“Movement”, **44**: 40Clause 3 — Membership of Committee, **44**: 12-3Clause 10 (3) — Observer at meetings, **44**: 14Clause 34 (1) — Definition “Crow Benefit”, **44**: 14-24Clause 35 (2) — Rate scales where over 1, 200 miles distance, **44**: 24-5Clause 37 (2) (a) — Percentage to be borne by Government of Canada, **44**: 25-6Clause 38 (5) — Assessment objectives, **44**: 56Clause 39 (1) (a) — Definition of “most recent base year”, **44**: 27Clause 43 (3) — Exception, **44**: 27-8Clause 45 — Lower rates, **44**: 27-8Clause 46 — Exception for competitive or contiguous points, **44**: 28Clause 54 — Definition, “cumulative government share of the cost change”, **44**: 28-9Clause 59 — Agreements with certain companies, **44**: 29-31Clause 60 — Definitions, **44**: 31-3Clause 61 — Duties of Commission, **44**: 31-3Clause 62 — Review by Minister, **44**: 33-41Clause 73 — Transitional provisions for 1983-84 crop year, **44**: 42-4Clause 74 — Out of C.R.F., **44**: 44-5Schedule I — Grains, Crops and Products, **44**: 14, 37, 45, 59Schedule II — Base Rate Scale, **44**: 25, 31, 43Title, **44**: 59

## Drafting, English version

Clause 2 (1), definition “movement”, **44**: 8-10Schedule I, **44**: 59

## Drafting, French version

Clause 2 (1), definitions

“Crop year”, **44**: 8, 26“Export”, **44**: 8, 10“Movement”, **44**: 10Clause 3 (d), **44**: 10-1Clause 10 (3) (b), **44**: 14Clause 34 — Definitions, **44**: 18-9Report to Senate, without amendment, **44**: 7, 59*See also*

Bill C-155, subject-matter

Western grain transportation

**Bill C-155 — Western Grain Transportation Act, subject-matter**

## Amendments

House of Commons, **34**: 5-6, 11, 18-9, 25, 28; **35**: 6-9, 11-4, 17-8, 20; **37**: 10-1, 14, 18; **38**: 5-8; **39**: 33Transport, House of Commons Standing Committee, **34**: 5-6, 8, 20-1, 24-5, 28; **35**: 6-7; **37**: 16-7, 18; **38**: 8, 20Coming into force, date, **34**: 25, 34

## Definitions

“Grain”, **35**: 12“Shipper”, **34**: 9**Bill C-17 — Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois (3e session, 30e législature), 29: 28****Bill C-18 — Loi sur le transport des marchandises dangereuses**Bill C-25, 1re session, 31e législature, comparaison, **3**: 8But, urgence, **3**: 6, 7, 8, 10-1, 13

## Discussion

Art. 17 — Cas de danger, rapports, **3**: 12-3, 14Art. 22 — Publication des projets de règlement, **3**: 9Art. 26 — Recherches, **3**: 10Art. 28 — Protection du public, **3**: 14Art. 29 — Comités consultatifs, **3**: 9-10

## Entrée en vigueur

Application immédiate, **3**: 12-3, 14-5, 16Règlements, procédure, **3**: 6-7, 9, 10, 14Fin de la session, effet, **3**: 6-7Historique, **3**: 6, 7, 8-9, 13; **4**: 5

Nature, teneur et règlements, étude ultérieure

Chambre des communes

Amendements, **3**: 11-2, 13-4, 15, 16Procédure, **3**: 10, 11-2Ministre des Transports, assurance de collaboration, **3**: 7, 11-2, 15, 17; **4**: 5; **6**: 7-8; **7**: 23

## Sénat

Amendements, **3**: 12, 13-4Procédure, **3**: 10, 11, 12, 13-4, 15, 16Portée, critique par écologistes, **3**: 11Rapport au Sénat, sans amendement, **3**: 4, 5, 16-7Recommandation, **3**: 4, 5, 17*Voir aussi*

Bill C-25

Transport des marchandises dangereuses, Loi

Transport des marchandises dangereuses, règlements

**Bill C-25 — Loi sur le transport des marchandises dangereuses, (1re session, 31e législature)**Bill C-18, 1re session, 32e législature, comparaison, **3**: 8

## Discussion

Art. 3 — Application, **3**: 8Art. 25 — Accords administratifs, **3**: 8Art. 32 — Entrée en vigueur, **3**: 8*Voir aussi*

Bill C-18

**Bill C-42 — Loi sur la Société canadienne des postes**

## Définition «lettre»

Discussion, **12**: 10-4, 20-1Exceptions au privilège exclusif, **12**: 11, 12-3, 25*Voir aussi plus bas* Implications, droit de la Société de décider ce qu'elle estime utile

## Discussion

Art. 2 — Définitions, **12**: 21Art. 3 — Obligation de Sa Majesté, **12**: 21, 34Art. 5 (1)b) — Mission, **12**: 18-20, 31, 32-3, 46Art. 6 — Conseil d'administration, **12**: 34-5Art. 6 (4) — Renouvellement de mandat, **12**: 42Art. 9 — Siège social, **12**: 35Art. 12 — Inopposabilité aux personnes de bonne foi, **12**: 35Art. 17 — Règlements, **12**: 21Art. 17 (1)i) — Règlements, **12**: 36-7Art. 17 (1)s) — Règlements, **12**: 20Art. 20 (4) — Dépôt devant le Parlement, **12**: 16Art. 23 — Loi sur l'administration financière, **12**: 38-40

**Bill C-155 — Western Grain Transportation Act, subject-matter—**

*Cont'd*

Discussion

- Clause 3 — Membership of Committee, **38**: 8-9
- Clause 10 (3) — Observer at meetings, **37**: 18
- Clause 11 — Subcommittees and rules, **37**: 15
- Clause 12 — Duties and functions, **34**: 21; **37**: 16; **38**: 9, 23
- Clause 13 — Appointment, **34**: 19-20; **38**: 23-5
- Clause 17 — Duties and functions, **34**: 19
- Clause 18 — Duties and functions, **34**: 20, 25
- Clause 21 — Regulations, **39**: 31
- Clause 29 — Annual statement to be submitted, **34**: 29; **35**: 23, 25, 27; **38**: 19
- Clause 30 — Investigation, **38**: 23-4
- Clause 33 — Acquiring or leasing railway cars, **38**: 25
- Clause 38 (4) — Recommendation, **39**: 31
- Clause 39 (4) — Method of estimation, **34**: 31
- Clause 45 — Lower rates, **38**: 15; **39**: 26, 31
- Clause 46 — Exception for competitive or contiguous points, **39**: 26, 31
- Clause 47 — Application for leave to appeal, **39**: 26, 31
- Clause 54 (1) — Definitions, **39**: 26
- Clause 55 — Payments to railway companies, **34**: 11, 27
- Clause 56 — CN adjustment, **39**: 26-9
- Clause 59 — Review by Minister, **34**: 11, 13; **37**: 10; **38**: 20; **39**: 16, 31-3
- Clause 62 — Coal lands of Canada, **39**: 34
- Part I — Administrative Measures to Facilitate the Transportation, Shipping and Handling of Grain, **34**: 7-8
- Part II — Rates, **34**: 8-11
- Part III — Government Payments, **34**: 11
- Schedule II — Base Rate Scale, **38**: 30; **39**: 28
- Historical background, **34**: 6, 22-4; **35**: 5-6; **36**: 11; **38**: 27-9; **39**: 13, 34
- Modifications in the future, retroactivity, **34**: 25-6; **35**: 20
- Purpose, **34**: 6-7; **35**: 5-6, 8, 12, 14; **36**: 23; **38**: 17-8
- Report to Senate, without amendment, **39**: 5, 6, 35

*See also*

Bill C-155

Western grain transportation

**Bill C-163 — Canadian Aviation Safety Board Act**

Discussion

- Clause 3 — Application of Act, **43**: 11
- Clause 4 — Board established, **43**: 40
- Clause 4 (2) — Qualifications of members, **43**: 11-4
- Clause 4 (3) — Term of office, **43**: 17, 18-9, 20-2
- Clause 4 (4) — Re-appointment, **43**: 22
- Clause 4 (5) — Salary and expenses, **43**: 22
- Clause 4 (6) — Pension benefits, **43**: 22-3
- Clause 5 — Chairman, **43**: 24
- Clause 6 — Eligibility, **43**: 23
- Clause 7 — Object of the Board, **43**: 23, 24
- Clause 8 — Staff, **43**: 24
- Clause 9 — Director of Investigation, **43**: 24
- Clause 10 — Status of Board, **43**: 24-5
- Clause 11 — Head office, **43**: 25
- Clause 12 — Jurisdiction of Board, **43**: 25-6
- Clause 12 (2) — Request by a department or province, **43**: 26
- Clause 12 (3) — Exclusive jurisdiction of Board, **43**: 26
- Clause 13 — Definition of "military", **43**: 26
- Clause 14 — Compatible practices, **43**: 26
- Clause 15 — Powers of investigators, **43**: 27-9
- Clause 15 (3) — Exception, **43**: 28
- Clause 16 — Return of seized property, **43**: 29
- Clause 17 — Public inquiry, **43**: 29

**Bill C-42 — Loi sur la Société canadienne des postes—Suite**

Discussion—Suite

- Art. 26 — Loi sur les inventions des fonctionnaires, **12**: 40-1
- Art. 31 — Vérificateurs, **12**: 21-2, 23, 25-6, 28
- Art. 36 (2) — Transporteurs publics, **12**: 37-8
- Art. 38 — Responsabilité, **12**: 35-7
- Art. 41 — Arrêté d'interdiction, **12**: 18
- Art. 51 — Vente de timbres-poste, **12**: 41-2
- Art. 53 — Transgression d'un arrêté, **12**: 17-8
- Art. 54 — Peine, **12**: 15-8, 33-4, 46

Étude en Comité

- Chambre des communes, Comité permanent des Prévisions budgétaires en général, **12**: 8, 10, 17, 21-2
- Comité mixte permanent des Règlements et autres textes réglementaires (certaines parties), **12**: 8, 10, 11, 12, 20-1, 31, 33-4
- Historique, **12**: 8, 9
- Implications, droit de la Société de décider ce qu'elle estime utile, **12**: 18-21, 31, 32-3

*Voir aussi plus haut* Définition «lettre»

- Loi sur les postes, comparaison, **12**: 14, 15, 35-6, 37
- Modification proposée, disposition de temporarisation, **12**: 38
- Rapport au Sénat sans amendement mais avec mention que le ministre s'est engagé à examiner certaines parties du bill, **12**: 4, 6, 45-6
- Rédaction, versions anglaise et française, Article 5 (1)a), **12**: 44-5

*Voir aussi*

- Postes Canada
- Société canadienne des postes

**Bill C-92 — Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance**

Rapport au Sénat, sans amendement, **31**: 4, 6, 34

**Bill C-92 — Loi modifiant la Loi sur le Conseil des ports nationaux, la Loi sur les ports et jetées de l'État, la Loi sur les Commissions de port, la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, teneur**

- But, **31**: 12, 14, 22, 28
- Discussion, Partie II, Art. 20 — Règlements, **31**: 31-2
- Historique, **31**: 10-1
- Rapport au Sénat, sans amendement, **31**: 6, 34
- Voir aussi*
- Commissions de port, Loi
- Conseil des ports nationaux, Loi
- Ports
- Ports et jetées de l'État, Loi

**Bill C-155 — Loi sur le transport du grain de l'Ouest**

Amendements, Chambre des communes (adoptés par le Comité)

- Art. 2 (1) — Définitions
  - «Exportateurs», **44**: 11-2
  - «Grain», **44**: 12
- Art. 3 — Constitution et composition, **44**: 12, 13
- Art. 10 (3) — Observateur, **44**: 14
- Art. 34 (1) — Définition «subvention du Nid-de-Corbeaux»; adopté, **44**: 24
- Art. 35 (2) — Barème pour distances supérieures à 1 200 milles; adopté, **44**: 25
- Art. 37 (2)a) — Pourcentage à supporter par l'État, adopté; **44**: 26
- Art. 39 (1)a) — Définition de «dernière année de référence»; adopté, **44**: 27
- Art. 43 (3) — Exception; adopté, **44**: 28
- Art. 46 — Points concurrentiels ou contigus; adopté, **44**: 28

**Bill C-163 — Canadian Aviation Safety Board Act—Cont'd***Discussion—Cont'd*

- Clause 18 — Coordination of investigations and remedial actions, **43: 29**
- Clause 18 (2) — Conflicting interests, **43: 27, 29**
- Clause 19 — Agreements, **43: 30**
- Clause 20 — Notification to Board, **43: 30**
- Clause 21 — Observers, **43: 30-1**
- Clause 22 — Experts, **43: 31**
- Clause 23 — Report made public, **43: 31**
- Clause 24 — Interim report to be provided, **43: 31-2**
- Clause 25 — Power to reconsider, **43: 32**
- Clause 26 — Definition of "cockpit voice recording", **43: 32-3**
- Clause 27 — Definition of "air traffic control recording", **43: 33, 35-7**
- Clause 27 (6) — Use prohibited, **43: 35**
- Clause 28 — Interpretation, **43: 37**
- Clause 29 — Reporting of aviation occurrences, **43: 37, 38**
- Clause 29 (3) — Rules for protection of identity, **43: 37-8**
- Clause 30 — Regulations, **43: 38**
- Clause 31 — Offences, **43: 38**
- Clause 32 — Contravention of this Act or the regulations, **43: 38**
- Clause 33 — Evidence, **43: 38**
- Clause 34 — Access to Information Act, 1980-81-82, c. 111, **43: 38**
- Clause 35 — Privacy Act, 1980-81-82, c. 111, **43: 38**
- Clause 36 — Aeronautics Act, R.S. c. A-3, **43: 38**
- Clause 37 — Explosives Act, R.S. c. E-15, **43: 39**
- Clause 38 — Financial Administration Act, R.S. c. F-101, **43: 39**
- Clause 39 — Fishing and Recreational Harbours Act, 1977-78, c. 30, **43: 39**
- Clause 40 — Public Service Staff Relations Act, R.S. c. P-35, **43: 39**
- Clause 41 — Public Service Superannuation Act, R.S. c. P-36, **43: 39**
- Clause 42 — Safe Containers Convention Act, 1980-81-82, c. 9, **43: 39**
- Clause 43 — Transportation of Dangerous Goods Act, 1980-81-82, c. 36, **43: 39**
- Clause 44 — Coming into force, **43: 39**
- Drafting, English and French versions, Clause 4 (3), **43: 14-7, 19-20, 21-2, 40-7**
- Drafting, English version
  - Clause 2, **43: 10-1**
  - Clause 5 (2), **43: 23-4**
  - Clause 11, **43: 25**
- Report to Senate, without amendment, **43: 8, 9**

**Bill C-163 — Canadian Aviation Safety Board Act, subject-matter***Discussion*

- Clause 4 (2) — Qualifications of members, **40: 10; 41: 13**
- Clause 6 (1) — Eligibility, **40: 10**
- Clause 7 — Object of the Board, **40: 7**
- Clause 12 — Jurisdiction of Board, **40: 7**
- Clause 12 (2) — Request by a department or province, **40: 16, 24**
- Clause 12 (3) — Exclusive jurisdiction of Board, **41: 15; 42: 16**
- Clause 13 — Definition of "military", **40: 7**
- Clause 13 (4) — Investigations to be coordinated, **40: 20**
- Clause 14 — Compatible practices, **40: 7**
- Clause 15 — Powers of investigators, **40: 7**
- Clause 16 — Return of seized property, **40: 7**
- Clause 17 — Public inquiry, **40: 7**
- Clause 18 — Coordination of investigations and remedial actions, **40: 7**
- Clause 19 — Agreements, **40: 7**
- Clause 20 — Notification to Board, **40: 8**

**Bill C-155 — Loi sur le transport du grain de l'Ouest—Suite***Amendements, Chambre des communes (adoptés par le Comité)—Suite*

- Art. 54 — Définition, «part totale de l'État dans la variation des coûts»; adopté, **44: 29**
- Art. 59 — Accords avec certaines compagnies; adopté, **44: 31**
- Art. 60 — Définitions; adopté, **44: 33**
- Art. 61 — Fonctions de la Commission; adopté, **44: 33**
- Art. 62 — Examen par le ministre; adopté, **44: 41**
- Art. 63 — Règlements; adopté, **44: 42**
- Art. 73 — Dispositions transitoires pour la campagne agricole 1983-84; adopté, **44: 42, 44**
- Art. 74 — Versements prélevés sur le F.R.C.; adopté, **44: 42, 45**
- Art. 75 — Entrée en vigueur; adopté, **44: 42, 45**
- Annexe I — Grains, plantes et produits; adopté, **44: 45**

*Discussion*

- Art. 1 — Titre abrégé, **44: 59**
- Art. 2 (1) — Définitions
  - «Exportateurs», **44: 11-2, 13-4, 53**
  - «Grain», **44: 12, 14**
  - «Mouvement du grain», **44: 40**
- Art. 3 — Constitution et composition, **44: 12-3**
- Art. 10 (3) — Observateur, **44: 14**
- Art. 34 (1) — Définition «subvention du Nid-de-Corbeau», **44: 14-24**
- Art. 35 (2) — Barème pour distances supérieures à 1 200 milles, **44: 24-5**
- Art. 37 (2)a — Pourcentage à supporter par l'État, **44: 25-6**
- Art. 38 (5) — Objectifs, **44: 56**
- Art. 39 (1)a — Définition de «dernière année de référence», **44: 27**
- Art. 43 (3) — Exception, **44: 27-8**
- Art. 45 — Taux réduits, **44: 27-8**
- Art. 46 — Points concurrentiels ou contigus, **44: 28**
- Art. 54 — Définition, «part totale de l'État dans la variation des coûts», **44: 28-9**
- Art. 59 — Accords avec certaines compagnies, **44: 29-31**
- Art. 60 — Définitions, **44: 31-3**
- Art. 61 — Fonctions de la Commission, **44: 31-3**
- Art. 62 — Examen par le ministre, **44: 33-41**
- Art. 73 — Dispositions transitoires pour la campagne agricole 1983-84, **44: 42-4**
- Art. 74 — Versements prélevés sur le F.R.C., **44: 44-5**
- Annexe I — Grains, plantes et produits, **44: 14, 37, 45, 59**
- Annexe II — Barème de référence, **44: 25, 31, 43**
- Titre, **44: 59**

Rapport au Sénat, sans amendement, **44: 7, 59***Rédaction, version anglaise*

- Art. 2 (1), définition «mouvement du grain», **44: 8-10**
- Annexe I, **44: 59**

*Rédaction, version française*

- Art. 2 (1), définitions
  - «Campagne agricole», **44: 8, 26**
  - «Exportateur», **44: 8, 10**
  - «Mouvement du grain», **44: 10**
- Art. 3d), **44: 10-1**
- Art. 10 (3)b), **44: 14**
- Art. 34 — Définitions, **44: 18-9**

*Voir aussi*

Bill C-155, teneur

Transport du grain de l'Ouest

**Bill C-155 — Loi sur le transport du grain de l'Ouest, teneur***Amendements*

- Chambre des communes, **34: 5-6, 11, 18-9, 25, 28; 35: 6-9, 11-4, 17-8, 20; 37: 10-1, 14, 18; 38: 5-8; 39: 33**



**Bill C-163 — Canadian Aviation Safety Board Act, subject-matter—***Cont'd**Discussion—Cont'd*

- Clause 21 — Observers, **40: 8**
- Clause 21 (2) — Representative appointed by Minister of Transport, **42: 10-1**
- Clause 22 — Experts, **40: 8**
- Clause 23 — Report made public, **40: 8**
- Clause 24 — Interim report to be provided, **40: 8**
- Clause 25 — Power to reconsider, **40: 8**
- Clause 26 — Definition of “cockpit voice recording”, **40: 19**
- Clause 27 — Definition of “air traffic control recording”, **40: 8**
- Clause 28 — Interpretation, **40: 8**
- Clause 29 — Reporting of aviation occurrences, **40: 8**
- Clause 39, **40: 16**
- Historical background, **40: 5-6**
- Purpose, **40: 5; 41: 5-6**
- Report to Senate, without amendment, **42: 5-6, 7**

**Bill S-7 — Prohibition of International Air Services Act**

- Amendment by Department of External Affairs, Clause 3 (2) — When a State is in default; carried, **2: 5, 6, 9, 10-1**

*Amendments*

- Clause 3 (1) — Order of Governor in Council; carried, **1: 4, 30-1; 2: 6**
- Clause 3 (2) — When a state is in default; lost, **1: 4, 32-3**
- Clause 3 (4) — Aircraft in flight, **2: 8-9**
- Clause 5 — Offence; carried, **1: 4, 33, 35; 2: 4, 6, 7-8**

*Discussion*

- Clause 1 — Short title, **2: 10**
- Clause 2 — Binding on Her Majesty, **1: 4, 32**
- Clause 3 — Order of Governor in Council, **1: 9-10, 21, 26, 27, 33**
- Clause 3 (2) — When a state is in default, **1: 14-21, 22-5, 31-3; 2: 9-11**
- Clause 4 — Amendment or repeal of order, **1: 4, 20, 22, 33**
- Clause 5 — Penalty, amount, **1: 26, 27-8, 33-5; 2: 7-8**
  - Penalty, responsibility, **1: 21, 23, 24, 25-6, 27-8**
- Clause 6 — Commencement, **1: 35**
- Title, **2: 10**

*Definitions*

- “Aircraft”, **1: 12-3**
- “Defaulting state”, **1: 7, 14-21, 22-5; 2: 9-11**
- “Unlawful act”, **1: 15-6, 17-8, 22, 23-4**

*Drafting, English version*

- Clause 3 (1), **1: 29-31**
- Clause 3 (2), **2: 9, 10**
- Clause 3 (4), **2: 8**
- Clause 5, **2: 8**

*Drafting, French version*

- Clause 3 (1), **1: 31**
- Clause 3 (2), **2: 10**

*Historical background, 1: 6**Purpose, 1: 6-7, 8, 10-1, 12, 13**Report to Senate, with amendments, 2: 5, 6, 11**See also*

- Air services, prohibition of
- Hijacking

**Bockstael, Robert, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport***Bill C-18*

- Discussion, **3: 7-8, 9, 10-2, 13, 16**
- Letter to Committee *re* Minister of Transport's pledge of cooperation, **3: 7, 15, 17**
- Statement, **3: 6-7**

**Bill C-155 — Loi sur le transport du grain de l'Ouest, teneur—*Suite****Amendements—Suite*

- Transports, Comité permanent de la Chambre des communes, **34: 5-6, 8, 20-1, 24-5, 28; 35: 6-7; 37: 16-7, 18; 38: 8, 20**

But, **34: 6-7; 35: 5-6, 8, 12, 14; 36: 23; 38: 17-8**

*Définitions*

- «Expéditeur», **34: 9**
- «Grain», **35: 12**

*Discussion*

- Art. 3 — Constitution et composition, **38: 8-9**
- Art. 10 (3) — Observateur, **37: 18**
- Art. 11 — Sous-comités et règles, **37: 15**
- Art. 12 — Fonctions du Comité, **34: 21; 37: 16; 38: 9, 23**
- Art. 13 — Nomination, **34: 19-20; 38: 23-5**
- Art. 17 — Fonctions, **34: 19**
- Art. 18 — Fonctions, **34: 20, 25**
- Art. 21 — Règlements, **39: 31**
- Art. 29 — Présentation d'une déclaration annuelle, **34: 29; 35: 23, 25, 27; 38: 19**
- Art. 30 — Enquête, **38: 23-4**
- Art. 33 — Acquisition ou location, **38: 25**
- Art. 38 (4) — Recommandation, **39: 31**
- Art. 39 (4) — Formule d'estimation, **34: 31**
- Art. 45 — Taux réduits, **38: 15; 39: 26, 31**
- Art. 46 — Points concurrentiels ou contigus, **39: 26, 31**
- Art. 47 — Demande d'autorisation d'appel, **39: 26, 31**
- Art. 54 (1) — Définitions, **39: 26**
- Art. 55 — Versements aux compagnies de chemins de fer, **34: 11, 27**
- Art. 56 — Indemnité CN, **39: 26-9**
- Art. 59 — Examen par le ministre, **34: 11, 13; 37: 10; 38: 20; 39: 16, 31-3**
- Art. 62 — Terres houillères du Canada, **39: 34**
- Annexe II — Barème de référence, **38: 30; 39: 28**
- Partie I — Mesures administratives visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain, **34: 7-8**
- Partie II — Taux, **34: 8-11**
- Partie III — Versements de l'État, **34: 11**
- Entrée en vigueur, date, **34: 25, 34**
- Historique, **34: 6, 22-4; 35: 5-6; 36: 11; 38: 27-9; 39: 13, 34**
- Modifications futures, rétroactivité, **34: 25-6; 35: 20**
- Rapport au Sénat, sans amendement, **39: 5, 6, 35**
- Voir aussi*
- Bill C-155
- Transport du grain de l'Ouest

**Bill C-163 — Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne***Discussion*

- Art. 3 — Application de la loi, **43: 11**
- Art. 4 — Constitution du Bureau, **43: 40**
- Art. 4 (2) — Expérience et aptitudes des membres, **43: 11-4**
- Art. 4 (3) — Mandat, **43: 17, 18-9, 20-2**
- Art. 4 (4) — Nouveau mandat, **43: 22**
- Art. 4 (5) — Traitement et frais, **43: 22**
- Art. 4 (6) — Pension de retraite, **43: 22-3**
- Art. 5 — Président, **43: 24**
- Art. 6 — Conditions de nomination, **43: 23**
- Art. 7 — Mission du Bureau, **43: 23, 24**
- Art. 8 — Personnel, **43: 24**
- Art. 9 — Directeur des enquêtes, **43: 24**
- Art. 10 — Statut du Bureau, **43: 24-5**
- Art. 11 — Siège, **43: 25**
- Art. 12 — Compétence du Bureau, **43: 25-6**
- Art. 12 (2) — Demande d'un ministère ou d'une province, **43: 26**
- Art. 12 (3) — Compétence exclusive du Bureau, **43: 26**
- Art. 13 — Définition de «militaire», **43: 26**

**Bonn Declaration on Hijacking**

- Canada, government position, **1**: 11-2
- Definition, **1**: 6, 7, 8, 25; **2**: 9
- Drafting, **2**: 9
- Participating countries, legislation, **1**: 8
- Prohibition of air services, implementation procedure, **1**: 10-1, 29
- Reaffirmation, **1**: 7
- See also*
- Economic summits of industrialized nations

**Bonn Summit, 1978**

- See under* Economic summits of industrialized nations

**Bonnell, Hon. M. Lorne, Senator (Murray River)**

- Bill C-155, **44**: 11, 13-4, 18, 30, 37, 43, 59
- Bill C-155, subject-matter, **35**: 24-5; **37**: 11-4, 18-9; **38**: 6
- Bill S-7, **2**: 8
- Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the, **29**: 14, 15, 16, 25, 26, 27, 28
- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter
- Adjournment of meetings, **14**: 27, 38, 39
- Code, Proposed Regulations, unavailability, **14**: 24-6, 27
- Draft Code IV, Part I, **6**: 10, 17, 22, 24
- Emergency Response Guide for Dangerous Goods*, **8**: 23; **14**: 17, 18
- Industry, recommendations to Transport Canada, **8**: 19; **11**: 11-2, 13
- Regulation-making power in Act, **6**: 8
- Spill reporting requirements, **11**: 10
- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by
- Alternative To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement*, **19**: 35
- AMTRAK (United States), **27**: 16, 17
- Billing methodology, **27**: 14; **32**: 13
- Bonus payments, proposal, **27**: 12
- CTC audits, **20**: 16, 17, 22, 23, 28, 29, 30; **25**: 23; **32**: 7
- Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches*, **27**: 37, 38, 39-40
- Contracts VIA-CN, VIA-C.P., **20**: 27
- Cost per mile, short-haul and long-haul trains, **27**: 15
- Documents requested by Committee, **24**: 12, 13
- Edmonton-Calgary route, resistance from bus corporations, **32**: 13
- Fixed costs, **27**: 39-40
- Food and beverage services, **27**: 11
- Hearings, timing, **15**: 42
- Legislation proposed, **20**: 27, 28
- Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **32**: 7, 8, 13
- Motions, documents appended to proceedings, **26**: 4, 9; **27**: 4, 32
- Order in Council P.C. 1981-2171, **20**: 6, 7; **26**: 10, 11, 12
- Passes, railway personnel, **32**: 7, 13
- Prince Edward Island
- Abandonment of tracks, **33**: 5
- CN passenger service, **25**: 10, 11; **33**: 5
- Procedure, **15**: 7; **27**: 32; **32**: 22
- Railway Act, Section 260 (6), **26**: 7, 8
- Savings attributable to changes, **32**: 24, 25
- Statement of Claim, *The City of Melville et al v. Attorney General of Canada et al*, **26**: 8, 9
- Stations, **32**: 7, 14
- Subsidies compared to other modes of transportation, **27**: 28
- Switching charges, **25**: 21, 22-3
- Track maintenance costs, **27**: 37, 38, 39
- Transport 2000 Canada, report availability, **18**: 29

**Bill C-163 — Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne—  
Suite****Discussion—Suite**

- Art. 14 — Compatibilité des méthodes d'enquête, **43**: 26
- Art. 15 — Pouvoirs des enquêteurs, **43**: 27-9
- Art. 15 (3) — Exception, **43**: 28
- Art. 16 — Restitution des biens saisis, **43**: 29
- Art. 17 — Enquête publique, **43**: 29
- Art. 18 — Coordination des enquêtes et des mesures correctives, **43**: 29
- Art. 18 (2) — Situation de conflit, **43**: 27, 29
- Art. 19 — Ententes, **43**: 30
- Art. 20 — Avis au Bureau, **43**: 30
- Art. 21 — Autres observateurs, **43**: 30-1
- Art. 22 — Experts, **43**: 31
- Art. 23 — Publicité du rapport, **43**: 31
- Art. 24 — Communication du rapport provisoire, **43**: 31-2
- Art. 25 — Autorisation de réexamen, **43**: 32
- Art. 26 — Définition d'«enregistrement pilotage», **43**: 32-3
- Art. 27 — Définition d'«enregistrement contrôle», **43**: 33, 35-7
- Art. 27 (6) — Interdiction, **43**: 35
- Art. 28 — Définition de «déclaration», **43**: 37
- Art. 29 — Information du Bureau, **43**: 37, 38
- Art. 29 (3) — Protection de l'identité des informateurs, **43**: 37-8
- Art. 30 — Règlements, **43**: 38
- Art. 31 — Infractions, **43**: 38
- Art. 32 — Infraction à la présente loi ou à ses règlements, **43**: 38
- Art. 33 — Recevabilité en preuve, **43**: 38
- Art. 34 — Loi sur l'accès à l'information, 1980-81-82, c. 111, **43**: 38
- Art. 35 — Loi sur la protection des renseignements personnels, 1980-81-82, c. 111, **43**: 38
- Art. 36 — Loi sur l'aéronautique, S.R., c. A-3, **43**: 38
- Art. 37 — Loi sur les explosifs, S.R., c. E-15, **43**: 39
- Art. 38 — Loi sur l'administration financière, S.R., c. F-10, **43**: 39
- Art. 39 — Loi sur les ports de pêche et de plaisance, 1977-78, c. 30, **43**: 39
- Art. 40 — Loi sur les relations de travail dans la Fonction publique, S.R., c. P-35, **43**: 39
- Art. 41 — Loi sur la pension de la Fonction publique, S.R., P-36, **43**: 39
- Art. 42 — Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs, 1980-81-82, c. 9, **43**: 39
- Art. 43 — Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1980-81-82, c. 36, **43**: 39
- Art. 44 — Entrée en vigueur, **43**: 39
- Rapport au Sénat, sans amendement, **43**: 8, 9
- Rédaction, version anglaise
- Art. 2, **43**: 10-1
- Art. 5 (2), **43**: 23-4
- Art. 11, **43**: 25
- Rédaction, versions anglaise et française
- Art. 4 (3), **43**: 14-7, 19-20, 21-2, 40-7

**Bill C-163 — Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne,  
teneur**

But, **40**: 5; **41**: 5-6

**Discussion**

- Art. 4 (2) — Expérience et aptitudes des membres, **40**: 10; **41**: 13
- Art. 6 (1) — Conditions de nomination, **40**: 10
- Art. 7 — Mission du Bureau, **40**: 7
- Art. 12 — Compétence du Bureau, **40**: 7
- Art. 12 (2) — Demande d'un ministère ou d'une province, **40**: 16, 24
- Art. 12 (3) — Compétence exclusive du Bureau, **41**: 15; **42**: 16

**Bosa, Hon. Peter, Senator (York-Caboto)**

Bill C-155, **44**: 20-1, 25, 31, 37, 40

**Branchaud, Jean P., Director, Government Relations, Corporate Affairs, VIA Rail Canada Inc.**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **27**: 47

**Buckwold, Hon. Sidney L., Senator (Saskatoon)**

Bill C-155, subject-matter, **35**: 14-6, 21-2, 27-8

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Single transcontinental system, **15**: 38-41

Speech on VIA Rail Canada Inc. in Senate, *Debates of the Senate*, October 28, 1981, quotation, **15**: 10

**Bulk carriage by marine mode**

*See*

Tankers

**Bus industry**

Transportation of packaged dangerous goods, insurance, **7**: 13-4

VIA Rail passenger service, effect, **17**: 16, 39; **27A**: 6; **32**: 13

*See also*

CSL (The) Group Inc.

**CALPA**

*See*

Canadian Air Line Pilots' Association

**CANUTEC**

*See*

Information and Emergency Response Centre, Transport Canada

**CASB**

*See*

Canadian Aviation Safety Board

**CCMTA**

*See*

Canadian Conference of Motor Transport Administrators

**CFR 49 (United States)**

*See under* United States

**CHEMTREC (Chemical Transportation Emergency Center, United States), **14**: 15, 16****CIM**

*See under* European Economic Community

**CN**

*See*

CN Rail

**CN Pensioners Associations Incorporated**

*See under* Canadian Railways Employees' Pension Association

**CNR**

*See*

CN Rail

**Bill C-163 — Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne, teneur—*Suite***

Discussion—*Suite*

Art. 13 — Définition de «militaire», **40**: 7

Art. 13 (4) — Coordination des enquêtes, **40**: 20

Art. 14 — Compatibilité des méthodes d'enquête, **40**: 7

Art. 15 — Pouvoirs des enquêteurs, **40**: 7

Art. 16 — Restitution des biens saisis, **40**: 7

Art. 17 — Enquête publique, **40**: 7

Art. 18 — Coordination des enquêtes et des mesures correctives, **40**: 7

Art. 19 — Ententes, **40**: 7

Art. 20 — Avis au Bureau, **40**: 8

Art. 21 — Autres observateurs, **40**: 8

Art. 21 (2) — Représentant du ministre des Transports, **42**: 10-1

Art. 22 — Experts, **40**: 8

Art. 23 — Publicité du rapport, **40**: 8

Art. 24 — Communication du rapport provisoire, **40**: 8

Art. 25 — Autorisation de réexamen, **40**: 8

Art. 26 — Définition d'«enregistrement pilotage», **40**: 19

Art. 27 — Définition d'«enregistrement contrôle», **40**: 8

Art. 28 — Définition de «déclaration», **40**: 8

Art. 29 — Information du Bureau, **40**: 8

Art. 39, **40**: 16

Historique, **40**: 5-6

Rapport au Sénat, sans amendement, **42**: 5-6, 7

**Bill S-7 — Loi sur l'interdiction de certains services aériens internationaux**

Amendement par le ministère des Affaires extérieures, Article 3 (2) — État défaillant; adopté, **2**: 5, 6, 9, 10-1

Amendements

Art. 3 (1) — Décret du gouverneur en conseil; adopté, **1**: 4, 30-1; **2**: 6

Art. 3 (2) — État défaillant; rejeté, **1**: 4, 32-3

Art. 3 (4) — Interprétation, **2**: 8-9

Art. 5 — Infraction; adopté, **1**: 4, 33, 35; **2**: 4, 6, 7-8

Discussion

Art. 1 — Titre abrégé, **2**: 10

Art. 2 — Application à Sa Majesté, **1**: 4, 32

Art. 3 — Décret du gouverneur en conseil, **1**: 9-10, 21, 26, 27, 33

Art. 3 (2) — État défaillant, **1**: 14-21, 22-5, 31-3; **2**: 9-11

Art. 4 — Modification ou abrogation, **1**: 4, 20, 22, 33

Art. 5 — Amende, montant, **1**: 26, 27-8, 33-5; **2**: 7-8

— Amende, responsabilité, **1**: 21, 23, 24, 25-6, 27-8

Art. 6 — Entrée en vigueur, **1**: 35

Titre, **2**: 10

But, **1**: 6-7, 8, 10-1, 12, 13

Définitions

«Acte illicite», **1**: 15-6, 17-8, 22, 23-4

«Aéronef», **1**: 12-3

«État défaillant», **1**: 7, 14-21, 22-5; **2**: 9-11

Historique, **1**: 6

Rapport au Sénat, avec amendements, **2**: 5, 6, 11

Rédaction, version anglaise

Art. 3 (1), **1**: 29-31

Art. 3 (2), **2**: 9, 10

Art. 3 (4), **2**: 8

Art. 5, **2**: 8

Rédaction, version française

Art. 3 (1), **1**: 31

Art. 3 (2), **2**: 10

*Voir aussi*

Piraterie aérienne

Services aériens, interdiction



- C.P.**  
*See*  
 C.P. Rail
- CPI**  
*See under* Canadian Pacific Limited
- CPR**  
*See*  
 C.P. Rail
- CTC**  
*See*  
 Canadian Transport Commission
- CN Express**  
*See*  
 Canadian National Express
- CN Rail**  
 Background information, **25**: 7  
 Fuel costs, **25**: 11-2, 28  
 Passenger service (prior to creation of VIA)  
   *Consists and Marshalling Instructions, Supercontinental*, 1975,  
   **18A**: 18, 48, 50  
   Historical background, **15**: 37; **18A**: 5; **19**: 16, 24; **25**: 5-6, 9;  
   **33**: 7-8  
   Promotion and profitability, position on, **25**: 5, 9, 11, 12-3  
   Statistics 1976, **18**: 19  
 VIA Rail Canada Inc.  
   Additional trains, **20**: 17; **25**: 26-7  
   Contracts  
     Billing methodology, **23**: 13, 15-6; **25**: 15-8, 21-6, 29-30  
     Fixed price, position on, **25**: 15, 16, 25, 26, 27  
     Negotiations, **20**: 14, 18-22; **24**: 7, 20-1, 28; **25**: 7, 15-8, 20-1,  
       24-7, 30-1; **27**: 34-5, 36; **33**: 9-10  
     Productivity, **25**: 16-7, 26, 31  
   Costing information availability, position on  
     Quoted by other people, **19**: 12, 14, 15-6, 18, 20-1, 38; **20**: 14-5,  
       17, 19-31; **24**: 25; **28**: 16, 19, 20, 22, 23-4; **30**: 8  
     Testimony before Committee, **25**: 7, 18, 19, 21  
   Costs  
     Amount, **15**: 28-33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12;  
       **23**: 10-1, 15, 16; **30**: 7; **33**: 5-7  
     Duplicate charges, **28**: 16, 19, 20  
     Overview, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **20**: 33-4; **25**: 6  
     Stations, **19**: 14, 26-7; **20**: 16, 17, 28-9; **25**: 24; **33**: 10  
     Switching, **25**: 19, 21, 22-3  
     Track and railbed, **17**: 40; **18**: 40; **19**: 20; **20**: 20  
   Equipment, **19**: 8, 9; **21**: 9; **25**: 12-5, 21-2, 27-8  
   On-time performance of trains, incentives, **25**: 8, 30, 31  
   Passes, railway personnel, **25**: 8-9, 30  
   *Supercontinental*, abandonment, effect on Jasper Park Lodge,  
   **33**: 10-2  
 VIA Rail passenger service  
   Air, bus and private car transportation, cost comparison, **5**: 52  
   Air or private car transportation, comparison, **25**: 5-6, 11-2  
   Employees, labour assistance program, **16**: 8, 33-4; **17**: 39;  
   **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13  
   Express service, **5**: 49-50  
   Foreign train services, comparison, **25**: 6, 10  
   Freight locomotives on passenger trains, **25**: 29-30  
   Future cutbacks, **33**: 7-8  
   Historical background, **5**: 30, 31  
   Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **25**: 7-8
- Bockstael, M. Robert, secrétaire parlementaire du ministre des Transports**  
 Bill C-18  
   Discussion, **3**: 7-8, 9, 10-2, 13, 16  
   Exposé, **3**: 6-7  
   Lettre contenant l'assurance de collaboration du ministre des  
   Transports, **3**: 7, 15, 17
- Bonn, Déclaration sur la piraterie aérienne**  
*Voir*  
 Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne
- Bonn, Sommet, 1978**  
*Voir sous* Sommets économiques des pays industrialisés
- Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)**  
 Bill C-155, **44**: 11, 13-4, 18, 30, 37, 43, 59  
 Bill C-155, teneur, **35**: 24-5; **37**: 11-4, 18-9; **38**: 6  
 Bill S-7, **2**: 8  
 Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du  
 Canada, certaines questions relatives aux, **29**: 14, 15, 16, 25, 26,  
 27, 28  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Sta-  
 tuts du Canada, 1980, étude de la teneur  
   Ajournement des réunions, **14**: 27, 38, 39  
   Autorité réglementaire dans la Loi, **6**: 8  
   Code, règlements proposés, indisponibilité, **14**: 24-6, 27  
   Code provisoire IV, Partie I, **6**: 10, 17, 22, 24  
   Déversements, exigences de rapport, **11**: 10  
   *Guide d'urgence pour matières dangereuses*, **8**: 23; **14**: 17, 18  
   Industrie, recommandations à Transports Canada, **8**: 19; **11**: 11-2,  
   13  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire  
   national de transport de voyageurs assuré par  
   Aiguillage, frais, **25**: 21, 22-3  
   Alimentation, services, **27**: 11  
   AMTRAK (États-Unis), **27**: 16, 17  
   CCT, vérifications, **20**: 16, 17, 22, 23, 28, 29, 30; **25**: 23; **32**: 7  
   *Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et*  
   *VIA*, **27**: 37, 38, 39-40  
   Contrats, VIA-CN, VIA-C.P., **20**: 27  
   Coût par mille, trains courte distance et trains longue distance,  
   **27**: 15  
   Décret en conseil C.P. 1981-2171, **20**: 6, 7; **26**: 10, 11, 12  
   Documents demandés par le Comité, **24**: 12, 13  
   Économies afférentes aux changements, **32**: 24, 25  
   Edmonton-Calgary, ligne, opposition des sociétés d'autobus,  
   **32**: 13  
   Exposé de réclamation, *La Cité de Melville et al. c. Le Procureur*  
   *général du Canada et al.*, **26**: 8, 9  
   Facturation, méthodologie, **27**: 14; **32**: 13  
   Frais fixes, **27**: 39-40  
   Gares, **32**: 7, 14  
   Ile-du-Prince-Édouard  
     Abandon des voies, **33**: 5  
     Service-voyageurs CN, **25**: 10, 11; **33**: 5  
   Loi sur les chemins de fer, Article 260 (6), **26**: 7, 8  
   Mesure législative proposée, **20**: 27, 28  
   Permis de circulation, employés du chemin de fer, **32**: 7, 13  
   Motions, documents annexés au procès-verbal, **26**: 4, 9; **27**: 4, 32  
   Primes, paiements, proposition, **27**: 12  
   Procédure, **15**: 7; **27**: 32; **32**: 22  
   Séances, échéancier, **15**: 42  
   *Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail*  
   *Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement*,  
   **19**: 35

**CN Rail—Cont'd**VIA Rail passenger service—*Cont'd*Prince Edward Island, abandonment of tracks, **33**: 5Subsidies, **5**: 25*See also*

Canadian National Railways

**CPR (The): a century of corporate welfare, Robert Chodos, 9: 18****C.P. Rail**

## Agreements to provide passenger rail service

*Atlantic Limited route*Enforceability if found, **21**: 21, 25, 26; **22**: 6-8, 17, 20Existence in doubt, **21**: 19-20, 23, 24, 26None found in vaults, **22**: 6, 10, 15-6, 18, 19, 20, 21Provision of information, position on, **21**: 24, 25-6

## Search

Complexity, **21**: 20-1, 23-4, 25; **22**: 5, 8-9, 10Procedure, **21**: 23-4, 25; **22**: 6, 9, 10, 11, 13, 15-20Validity, **22**: 18-9, 21Cataloguing system, **21**: 23-4, 25; **22**: 5, 9, 10, 16, 19

## Definition and explanation

Private agreements, **19**: 36; **22**: 6, 10, 13, 15-20Public agreements, **19**: 36-7; **22**: 6, 11, 12, 13-9*See also**Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*Letter from Mr. H.C. Wendlandt, Senior Solicitor, to Mr. Innes, Committee Clerk, with appendices, **22**: 4, 5-8, 9, 11, 13, 14, 18Province of Quebec, Montreal-Ottawa route, **21**: 6-7, 19, 21Annual meeting and audit, **21**: 15

## Defendant in legal proceedings against VIA cutback program, position

Ontario, **21**: 6; **22**: 20Quebec, **21**: 5, 6-7, 19, 21-2, 25; **22**: 6, 8, 17, 20Saint John, N.B., **21**: 6; **22**: 20, 21Saskatchewan, **21**: 5, 6, 7, 21-2, 27; **22**: 20

## Interim Report of the Senate Transport Committee on Passenger

Rail Service provided by VIA, comments, **32**: 26-34Maine, passenger service, position on, **21**: 19-20Montreal, commuter service, **32**: 33-4Renewal of responsibility for passenger service, position on possibility of, **21**: 26, 27; **30**: 7

## VIA Rail Canada Inc.

Additional trains, **20**: 17

## Contracts

Billing methodology, **21**: 8-9, 15-7; **23**: 13-4, 15-6; **24**: 7-8, 24-5; **32**: 29-32Extension, **21**: 10-1, 12, 14, 18-9Historical background, **21**: 10-1, 12, 14; **32**: 28Negotiations, **20**: 14, 18-22; **24**: 7, 20-1, 28; **27**: 34-5, 36

## Costing information availability, position on

Reported by other people, **19**: 12, 13, 15-6, 18-21, 26, 38; **20**: 14-5, 17, 19-31; **24**: 25; **28**: 16, 20, 22, 23-4; **30**: 8Testimony before Committee, **21**: 10-4, 15, 16; **32**: 28

## Costs

Amount, **15**: 28, 33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **30**: 7; **32**: 31Constant costs and avoidable costs, definitions, **21**: 8-9; **32**: 30, 32-3Overview, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **20**: 33-4Stations, **19**: 26; **20**: 16, 17, 22, 28-9Switching, **21**: 18-9; **23**: 19-20Track and railbed, **20**: 20Equipment, **19**: 8, 9; **21**: 18Passes, railway personnel, **32**: 33**Bonnell, honorable M. Lorne, sénateur (Murray River)—Suite**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par—*Suite*  
Subventions en comparaison avec d'autres modes de transport, **27**: 28Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **32**: 7, 8, 13Transport 2000 Canada, rapport, disponibilité, **18**: 29Voies, entretien, frais, **27**: 37, 38, 39**Bossa, honorable Peter, sénateur (York-Caboto)**Bill C-155, **44**: 20-1, 25, 31, 37, 40**Branchaud, M. Jean P., directeur des Relations gouvernementales, Affaires institutionnelles, VIA Rail Canada Inc.**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **27**: 47**Buckwold, honorable Sidney L., sénateur (Saskatoon)**Bill C-155, teneur, **35**: 14-6, 21-2, 27-8

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discours au sujet de VIA Rail Canada Inc. au Sénat, *Débats du Sénat*, le 28 octobre, 1981, citation, **15**: 10Réseau transcontinental unique, **15**: 38-41**Bureau canadien de la sécurité aérienne (BCSA)**

## Accidents et incidents

## Enquêtes

Accident aérien survenu dans un port, **40**: 16Défense nationale, rapport avec, **40**: 6, 7, 16, 20, 23-4; **41**: 11; **43**: 30Enquêtes publiques, **40**: 6-7; **41**: 5, 6, 9-10Enquêteurs, pouvoirs, **40**: 7, 13-4; **43**: 27-9Experts, **40**: 7, 8; **42**: 9, 13, 19; **43**: 31Financement, **42**: 14Gendarmerie royale du Canada, rôle, **41**: 15; **42**: 16-7; **43**: 26Observateurs, **40**: 7, 8; **42**: 9-13, 16, 17-22, 23, 24; **43**: 30-1Policiers et coroners, compatibilité des méthodes, **40**: 6, 7; **42**: 17Preuves, caractère confidentiel de certains types, **40**: 8, 13-5; **42**: 13-4; **43**: 32-3, 35-7Rapports, **40**: 6, 8, 14-5; **42**: 10-1; **43**: 31Recommandations, **40**: 6-7, 8-9, 18; **41**: 5Sélection, **40**: 16-7, 24; **43**: 25-6Transports Canada, représentant, **42**: 10-1, 24-5Rapport, système, **40**: 7, 8, 17, 30-1; **43**: 37-8Bureau, membres, **40**: 7, 10; **41**: 13-4; **43**: 11-4, 18-9

Bureau de la sécurité aérienne, Transports Canada

Personnel, transfert, **40**: 7, 12; **42**: 15Pouvoirs et rôle, comparaison, **40**: 13-4But, **40**: 6, 7, 15Compétence, **40**: 6, 7, 8-9, 17-8; **41**: 15; **43**: 25-6Coût, **41**: 11Historique, **40**: 5-6; **41**: 5Indépendance, **40**: 11-2, 14, 18; **41**: 5, 9; **42**: 8-9, 13-4, 15-6Rapports annuels au Parlement, **40**: 7Société de la Couronne de l'Annexe B, **43**: 24-5**Bureau canadien de la sécurité aérienne, Loi***Voir*

Bill C-163

Bill C-163, teneur

**C.P. Rail—Cont'd**

VIA Rail Canada Inc.—*Cont'd*  
Stations, **32**: 33

VIA Rail passenger service, employees, labour assistance program,  
**16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13

Windsor Station, **20**: 28; **21**: 15; **22**: 15; **28**: 20-1

*See also*

Canadian Pacific Limited

**CSL (The) Group Inc.**

Background information, **7**: 5

Brief submitted ... respecting Bill C-18, Act to promote public safety  
in the transportation of dangerous goods, **7**: 5, 6, 7, 17-8

Transportation of dangerous goods, insurance liability premiums,  
**7**: 13-4

Transportation of Dangerous Goods Act, criticisms of

Administration, quantity of documentation, **7**: 21-2

Carriers, insufficient protection, **7**: 6, 18

Clean-up costs, joint and several liability, **7**: 6-11, 12, 18

Dangerous goods, scope of definition, **7**: 6, 18

Economic impact, **7**: 17-8

Manufacturers, no obligation to report composition of new dan-  
gerous goods, **7**: 6, 17, 19, 20

Presumption of guilt, **7**: 7, 8, 10-1, 18

Prosecution of corporation officers, directors or agents, **7**: 6, 14,  
16, 18

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, exemption pro-  
posed for buses, **7**: 22-3

**Campbell, Garth, Vice-President of Marketing, VIA Rail Canada Inc.**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger  
service provided to Canadians by, **16**: 14, 16, 18-9, 20, 23, 32-3;  
**19**: 21

**Canada**

Bilateral air agreements

Cuba, **1**: 27-8

Termination or suspension, **1**: 8, 12-3

Bonn Declaration, position on, **1**: 11-2

Cuba, agreement on hijacking, **1**: 11

Hijacked aircraft, position on, **1**: 12-3, 15, 20, 29

Prohibition of air services, implementation procedure, **1**: 9-10, 16-7,  
18-20

*See also*

Bill S-7

**Canada Gazette**

Regulations, publication

Bill C-18, **3**: 6, 9, 10

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, **4**: 6-7, 8-9,  
**20**; **6**: 7; **7**: 23; **10**: 17, 22-3, 26; **13**: 9-10

**Canada Ports Corporation**

Board of directors, **31**: 12, 15, 28

Crown corporation, Schedule C and Schedule D, advantages, com-  
parison, **31**: 14, 16-7, 30-1

Funds, central banking concept, **31**: 16, 27

Local port corporations

Board of directors, **31**: 15, 21-2, 24-5

Contracts, **31**: 12-3, 14-5, 17, 18-9, 28

Regional advisory councils, **31**: 26-7, 28, 29

Security and policing services, **31**: 13, 32-3

**Canada Post**

Bilingualism, **12**: 23

**CANUTEC**

*Voir*

Centre d'information et d'urgence, Transports Canada

**CCMTA**

*Voir*

Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé

**CCT**

*Voir*

Commission canadienne des transports

**CEE**

*Voir*

Communauté économique européenne

**CFR 49 (États-Unis)**

*Voir sous* États-Unis

**CHEMTREC (Chemical Transportation Emergency Center, États-Unis), 14**: 15, 16**CIM**

*Voir sous*

Communauté économique européenne

**CN**

*Voir*

CN Rail

**C.P.**

*Voir*

C.P. Rail

**CN Express**

*Voir*

Messageries du Canadien National

**CN Messageries**

*Voir*

Messageries du Canadien National

**CN Rail**

Carburant, frais, **25**: 11-2, 28

Information de base, **25**: 7

Service-voyageurs (avant la création de VIA)

*Consists and Marshalling Instructions, Supercontinental, 1975,*  
**18A**: 18, 49, 51

Historique, **15**: 37; **18A**: 5; **19**: 16, 24; **25**: 5-6, 9; **33**: 7-8

Promotion et rentabilité, position, **25**: 5, 9, 11, 12-3

Statistiques 1976, **18**: 19

VIA Rail, service-voyageurs

Employés, programme d'aide à la main-d'oeuvre, **16**: 8, 33-4;  
**17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13

États étrangers, services-voyageurs par chemin de fer, compari-  
son, **25**: 6, 10

Ile-du-Prince-Édouard, abandon des voies, **33**: 5

Locomotives de trains de marchandises sur des trains de voya-  
geurs, **25**: 29-30

Réductions de service à l'avenir, **33**: 7-8

Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaire,  
**25**: 7-8

Transport en avion ou voiture privée, comparaison, **25**: 5-6, 11-2



**Canada Post—Cont'd**

- Brief, "Main Points of Bill C-42", **12**: 7, 8
- Crown Corporation, benefits of transformation into, **12**: 9, 10, 43
- Unions and employee associations, input into discussions regarding Bill C-42, **12**: 9, 43
- See also*
- Bill C-42
- Canada Post Corporation

**Canada Post Corporation**

- Auditors
  - Appointment, **12**: 21, 22, 26-8
  - Audits, **12**: 21, 23
  - Canadian Institute of Chartered Accountants, recommendations, **12**: 21-2, 23, 25-6
- Board of Directors, representation of interested parties, **12**: 34-5
- Common carriers, **12**: 37-8
- Director, re-appointment, **12**: 42
- Finances
  - Cost accounting, **12**: 24
  - Deficit, **12**: 29-30
  - Government loans, **12**: 29
  - Obligation to serve all Canada, additional cost, **12**: 30-1
  - Rate-setting, **12**: 24-5, 29-30
  - Revenue dependency, **12**: 28, 29
- Financial Administration Act, exemption from, **12**: 38-40
- Head office, **12**: 35
- International Postal Union, **12**: 42
- Inventions of employees, **12**: 40-1
- Liability, **12**: 35-7
- Offences (violation of regulations), **12**: 14-7, 33-4
- Parties acting in good faith, **12**: 35
- Postage stamps, sale, **12**: 41-2
- Prohibitory orders, **12**: 17-8
- Provinces, obligation to comply with the Act, **12**: 34
- Regulations, coming into force, procedure, **12**: 11, 13-4, 15-7, 20-1, 33-4
- Regulatory power, changes proposed, **12**: 14-7, 18-21, 31, 32-4
- Right of the Corporation to decide what is necessary or incidental, **12**: 18-21, 31, 32-3
- See also*
- Bill C-42
- Canada Post

**Canada Post Corporation Act**

- See*
- Bill C-42

**Canada Shipping Act**

- Safety regulations, **31**: 31, 32, 33
- Transportation of Dangerous Goods Act, regulations, comparison, **4**: 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5

**Canadian Air Line Pilots' Association (CALPA)**

- Bill S-7
  - Approval of, **1**: 30
  - Passengers and crew, release, **2**: 9-10

**Canadian Aviation Safety Board (CASB)**

- Accidents and incidents
  - Investigations
    - Aviation accident involving a harbour, **40**: 16
    - Evidence, confidentiality of certain types, **40**: 8, 13-5; **42**: 13-4; **43**: 32-3, 35-7
    - Experts, **40**: 7, 8; **42**: 9, 13, 19; **43**: 31

**CN Rail—Suite**

- VIA Rail Canada Inc.
  - Attribution des coûts, disponibilité de l'information, position Citée par d'autres personnes, **19**: 12, 14, 15-6, 18, 20-1, 38; **20**: 14-5, 17, 19-31; **24**: 25; **28**: 16, 19, 20, 22, 23-4; **30**: 8-9
  - Témoignage devant le Comité, **25**: 7, 18, 19, 21
- Contrats
  - Facturation, méthodologie, **23**: 13, 15-6; **25**: 15-8, 21-6, 29-30
  - Négociations, **20**: 14, 18-22; **24**: 7, 20-1, 28; **25**: 7, 15-8, 20-1, 24-7, 30-1; **27**: 34-5, 36; **33**: 9-10
  - Prix ferme, position, **25**: 15, 16, 25, 26, 27
  - Productivité, **25**: 16-7, 26, 31
- Coûts
  - Aiguillage, **25**: 19, 21, 22-3
  - Aperçu, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **20**: 33-4; **25**: 6
  - Frais en double, **28**: 16, 19, 20
  - Gares, **19**: 14, 26-7; **20**: 16, 17, 28-9; **25**: 24; **33**: 10
  - Montant, **15**: 28, 33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12; **23**: 10-1, 15, 16; **30**: 8; **33**: 5-7
  - Voies et plates-formes, **17**: 40; **18**: 40; **19**: 20; **20**: 20
- Historique, **5**: 30, 31
- Matériel, **19**: 8, 9; **21**: 9; **25**: 12-5, 21-2, 27-8
- Permis de circulation, employés du chemin de fer, **25**: 8-9, 30
- Ponctualité des trains, primes d'encouragement, **25**: 8, 30, 31
- Service express, **5**: 49-50
- Subventions, **5**: 25
- Supercontinental*, élimination, effet sur Jasper Park Lodge, **33**: 10-2
- Trains additionnels, **20**: 17; **25**: 26-7
- Transport en avion, en autocar et en voiture privée, comparaison des frais, **5**: 52
- Voir aussi*
- Chemins de fer nationaux du Canada

**CN Transport Ltée**

- Voir*
- Transports Nationaux du Canada Limitée

**CPR (The): a century of corporate welfare, Robert Chodos, 9: 18**

**C.P. Rail**

- Assemblée annuelle et vérification annuelle, **21**: 15
- Défendeur à des procédures judiciaires contre le programme de réductions de VIA, position
  - Ontario, **21**: 6; **22**: 20
  - Québec, **21**: 5, 6-7, 19, 21-2, 25; **22**: 6, 8, 17, 20
  - Saint-Jean, N.-B., **21**: 6; **22**: 20, 21
  - Saskatchewan, **21**: 5, 6, 7, 21-2, 27; **22**: 20
- Ententes pour assurer des services-voyageurs par chemin de fer
  - Atlantic Limited*, ligne
    - Aucune trouvée dans les coffres, **22**: 6, 10, 15-6, 18, 19, 20, 21
    - Divulgence de renseignements, position, **21**: 24, 25-6
    - Existence en doute, **21**: 19-20, 23, 24, 26
    - Possibilité d'appliquer, si trouvées, **21**: 21, 25, 26; **22**: 6-8, 17, 20
  - Recherches
    - Complexité, **21**: 20-1, 23-4, 25; **22**: 5, 8-9, 10
    - Procédure, **21**: 23-4, 25; **22**: 6, 9, 10, 11, 13, 15-20
    - Validité, **22**: 18-9, 21
  - Catalogage, système, **21**: 23-4, 25; **22**: 5, 9, 10, 16, 19
  - Définition et explication
    - Ententes privées, **19**: 36; **22**: 6, 10, 13, 15-20
    - Ententes publiques, **19**: 36-7; **22**: 6, 11, 12, 13-9
  - Voir aussi*
  - Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*

**Canadian Aviation Safety Board (CASB)—Cont'd**Accidents and incidents—*Cont'd*Investigations—*Cont'd*Funding, **42**: 14Investigators, powers, **40**: 7, 13-4; **43**: 27-9National Defence, relationship with, **40**: 6, 7, 16, 20, 23-4; **41**: 11; **43**: 30Observers, **40**: 7, 8; **42**: 9-13, 16, 17-22, 23, 24; **43**: 30-1Police and coroners, compatible practices, **40**: 6, 7; **42**: 17Public inquiries, **40**: 6, 7; **41**: 5, 6, 9-10Recommendations, **40**: 6-7, 8-9, 18; **41**: 5Reports, **40**: 6, 8, 14-5; **42**: 10-1; **43**: 31Royal Canadian Mounted Police, role, **41**: 15; **42**: 16-7; **43**: 26Selection, **40**: 16-7, 24; **43**: 25-6Transport Canada representative, **42**: 10-1, 24-5Reporting system, **40**: 7, 8, 17, 30-1; **43**: 37-8Annual reports to Parliament, **40**: 7

Aviation Safety Bureau, Transport Canada

Personnel, transfer, **40**: 7, 12; **42**: 15Powers and role, comparison, **40**: 13-4Board members, **40**: 7, 10; **41**: 13-4; **43**: 11-4, 18-9Cost, **41**: 11Crown corporation, Schedule B, **43**: 24-5Historical background, **40**: 5-6; **41**: 5Independence, **40**: 11-2, 14, 18; **41**: 5, 9; **42**: 8-9, 13-4, 15-6Jurisdiction, **40**: 6, 7, 8-9, 17-8; **41**: 15; **43**: 25-6Purpose, **40**: 6, 7, 15**Canadian Aviation Safety Board Act***See*

Bill C-163

Bill C-163, subject-matter

**Canadian Bar Association**

Bill C-163, subject-matter

Brief, **42**: 8-9, 13-4Evaluation, **42**: 13-5, 17Testing of aircraft components, presence of interested parties, **42**: 9, 10, 11-3, 16**Canadian Chemical Producers' Association**Transportation Emergency Assistance Plan (TEAP), **14**: 15, 16, 19**Canadian Coast Guard**Marine transportation of dangerous goods, safety regulations, **4**: 15-6, 19; **6**: 14, 15Steamship inspectors, **31**: 32, 33**Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA)**Working Group 5 on Dangerous Goods, federal-provincial consultations, **3**: 7-8; **4**: 6-7, 10*See also*

Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety

**Canadian Institute of Chartered Accountants**Bill C-42, recommendations concerning auditors, **12**: 21-2, 23, 25-6**Canadian Livestock Feed Board**Railway companies, insufficient provision of rolling stock, **9**: 9**Canadian Manufacturers' Association**Brief submitted ... regarding The Transportation of Dangerous Goods Act and Regulations (4th draft), **11**: 5, 7, 8, 10, 13Member of Dangerous Goods Co-Ordinating Committee, **11**: 11**C.P. Rail—Suite**Ententes pour assurer des services-voyageurs par chemin de fer—*Suite*Lettre de M. H.C. Wendlandt, avocat principal, à M. Innes, grefier du Comité, avec appendices, **22**: 4, 5-8, 9, 11, 13, 14, 18Province de Québec, ligne Montréal-Ottawa, **21**: 6-7, 19, 21Gare Windsor, **20**: 28; **21**: 15; **22**: 15; **28**: 20-1Maine, service-voyageurs, position, **21**: 19-20Montréal, service de trains de banlieue, **32**: 33-4Rapport provisoire du Comité sénatorial des Transports sur le service ferroviaire du transport de voyageurs fourni par VIA, commentaires, **32**: 26-34Renouvellement de la responsabilité pour le service-voyageurs, position sur la possibilité, **21**: 26, 27; **30**: 7VIA Rail, service-voyageurs, employés, programme d'aide à la main-d'oeuvre, **16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13

VIA Rail Canada Inc.

Attribution des coûts, disponibilité de l'information, position

Citée par d'autres personnes, **19**: 12, 13, 15-6, 18-21, 26, 38; **20**: 14-5, 17, 19-31; **24**: 25; **28**: 16, 20, 22, 23-4; **30**: 8-9Témoignage devant le Comité, **21**: 10-4, 15, 16; **32**: 28

## Contrats

Facturation, méthodologie, **21**: 8-9, 15-7; **23**: 13-4, 15-6; **24**: 7-8, 24-5; **32**: 29-32Historique, **21**: 10-1, 12, 14; **32**: 28Négociations, **20**: 14, 18-22; **24**: 7, 20-1, 28; **27**: 34-5, 36Prolongation, **21**: 10-1, 12, 14, 18-9

## Coûts

Aiguillage, **21**: 18-9; **23**: 19-20Aperçu, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **20**: 33-4Coûts constants et coûts inhérents à l'entente, définitions, **21**: 8-9; **32**: 30, 32-3Gares, **19**: 26; **20**: 16, 17, 22, 28-9Montant, **15**: 28, 33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **30**: 8; **32**: 31Voies et plates-formes, **20**: 20Gares, **32**: 33Matériel, **19**: 8, 9; **21**: 18Permis de circulation, employés du chemin de fer, **32**: 33Trains additionnels, **20**: 17*Voir aussi*

Canadien Pacifique Limitée

**CSL, Le Groupe, Inc.***Voir*

Groupe (Le) CSL Inc.

**Caisse fiduciaire de retraite du Canadien Pacifique***Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens**Camionnage**Industrie, information de base, **8**: 5, 6, 17

Messageries du Canadien National

Entre terminus, **5**: 15-6, 17Filiales, **5**: 16, 57Québec, **5**: 15, 16, 17Service à l'extérieur des limites de réseau, camionneurs locaux, **5**: 7, 10, 27-8, 41-3, 44, 55-6Transport du grain de l'Ouest, **34**: 8, 17; **36**: 37-8; **37**: 16-7; **38**: 9-11, 13; **39**: 18; **44**: 12, 33-5

Transporteurs privés

Tarifs de salaire, comparaison, **5**: 17Terre-Neuve, **5**: 53Transports Nationaux du Canada Limitée, **5**: 19-20, 21

**Canadian Manufacturer's Association—Cont'd**

- Membership, **11**: 6
- Transportation of Dangerous Goods Act
  - Dangerous goods, definition, **11**: 15, 19
  - In-plant handling, amendment proposed, **11**: 8, 9, 12-3
  - Inspectors' orders, right to appeal
    - Explosives Act, comparison with, **11**: 7-8
    - Ontario Occupational Health and Safety Act, comparison with, **11**: 13, 16, 17
  - Procedure, **11**: 8, 12, 13, 15-7
  - Liability and fault, **11**: 9-10, 13, 18-9
  - Prosecution of corporation officers, directors or agents, **11**: 18
- Transportation of Dangerous Goods Code
  - Draft IV
    - Changes proposed
      - Clarification to ensure comprehension, **11**: 5-7, 14-5, 17-8, 19
      - In-plant handling, exemption, **11**: 8-9, 12-3
      - Reciprocity with Title 49, **11**: 8, 9
      - Spill reporting requirements, **11**: 8, 10-1
    - Schedule A, **11**: 9, 14-5, 19
  - IATA regulations, Transport Canada position on recognition of, **11**: 9
  - Transport Canada, discussions with, **11**: 7, 11-3, 14

**Canadian National Express**

- CTC, relationship, **5**: 26, 27-8, 42-3
- Canadian National Transportation Limited, relationship, **5**: 19-20, 21
- Capital expenditures and revenues projected, 1981, **5**: 22-3
- Chronicle-Herald (The)* and *The Mail-Star*, November 20, 1980, editorial, **5**: 33
- Competition
  - Greyhound buses, **5**: 48-9
  - Trucking industry, **5**: 6, 7, 14-5, 18-9, 31-2, 33, 57
- Deficit
  - Estimated, 1980, 1981, **5**: 7, 23, 28, 39, 45
  - Maritime provinces, estimate, **5**: 40-1
  - Newfoundland, estimate, **5**: 39
  - Statistics, 1970, 1976, 1979, **5**: 6, 7, 28, 45
- Employees
  - Cutbacks 1981, **5**: 9, 10, 21, 22, 36, 57
  - Job Security Plan, **5**: 9, 10, 13-4, 22, 35-6, 56
  - Local 14, advertisement in *North-Halifax Chronicle-Herald*, **5**: 35
  - Management personnel reductions, **5**: 37
  - Statistical history, **5**: 6, 7
  - Wages lost in Maritime provinces, **5**: 58-9
- Historical background, **5**: 6-10, 19-20, 43-4, 45, 46
- Less-than-truckload (LTL) service
  - Computer-based information system, **5**: 7, 8, 18, 24
  - Definition and historical background, **5**: 6, 7, 17, 57
  - Profitability, **5**: 17, 18
  - Rapidex and small parcel, comparison, **5**: 17, 18
- Management-unions agreement, **5**: 13, 31, 34-5, 56
- Piggyback and container service, relationship, **5**: 43, 46-7
- Profitability, **5**: 23, 57-8
- Rapidex, **5**: 6, 7, 8, 16-7, 18, 23, 27, 57
- Rapidex Air, **5**: 7, 15
- Service, quality, **5**: 10, 14, 24, 27-8, 40, 41-2
- Shipments, statistical history, **5**: 6, 7, 46-7
- Support programs implemented, **5**: 7-8
- Terminals, closing
  - Maritime provinces, **5**: 9, 13-4, 40, 41-2, 43, 44, 54-6, 59
  - Statistical history, future, **5**: 7, 8, 9, 17, 47
- Transport by rail or truck, comparison, **5**: 50-1

**Camionnage—Suite**

- Voir aussi*
- Association canadienne du camionnage
- Corporation (La) Provost
- Messageries du Canadien National

**Campbell, M. Garth, vice-président du marketing, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **16**: 14, 16, 18-9, 20, 23, 32-3; **19**: 21

**Canada**

- Accords aériens bilatéraux
  - Abolition ou suspension, **1**: 8, 12-3
  - Cuba, **1**: 27-8
- Aéronefs détournés, position, **1**: 12-3, 15, 20, 29
- Cuba, accord sur la piraterie aérienne, **1**: 11
- Déclaration de Bonn, position, **1**: 11-2
- Interdiction des services aériens, procédure d'exécution, **1**: 9-10, 16-7, 18-20
- Voir aussi*
- Bill S-7

**Canadian Pacific Railway Company**

- Voir*
- Acte ratifiant une convention ..., S.C. 1890, 53 Victoria, chap. 67

**Canadien national, chemins de fer**

- Voir*
- Chemins de fer nationaux du Canada

**Canadien Pacifique, caisse fiduciaire de retraite**

- Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens

**Canadien Pacifique Limitée**

- CPI (Canadian Pacific Investments Limited), **9**: 27
- Marathon Realty Company Limited, **9**: 18-9
- Voir aussi*
- C.P. Rail
- Syndicat national des cultivateurs

**Capern, M. George, premier vice-président, Air Transport Association of Canada**

- Bill C-163, teneur
- Discussion, **42**: 22-3
- Exposé, **42**: 20-2

**Carr, M. Brian, analyste des politiques, Transports Canada**

- Bill C-163, teneur, **40**: 7-8, 16-7, 25

**Casgrain, M. P. H. B., directeur, CN Rail, Établissement du prix de revient, CN Rail**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **25**: 13, 19, 21-2, 23, 24, 27-8, 29, 30

**Centre d'information et d'urgence, Transports Canada (CANUTEC)**

- Fonction, **3**: 12; **4**: 24; **14**: 15-6, 17, 18, 19

**Charbonneau, honorable Guy, sénateur (Kennebec)**

- Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 21-4



**Canadian National Express—Cont'd****Trucking**

- Between terminals, **5**: 15-6, 17
- Canadian National Transportation Limited, **5**: 19-20, 21
- Interlining with local truckers, **5**: 7, 10, 17-8, 41-3, 44, 55-6
- Private carriers, **5**: 17, 53
- Quebec, **5**: 15, 16, 17
- Subsidiaries, **5**: 16, 57

*See also*

Canadian National Railways

**Canadian National Railways**

- Administrative staff, past reductions, future increases, **5**: 36-7
- Amalgamation with CP Express, CNCP Telecommunications, comparison, **5**: 28-9
- CN Express deficit, effect, **5**: 8, 12
- Capital expenditures, depreciation costs, profit after taxes, retained earnings, 1979, **5**: 20-1, 24
- Capital sources, **5**: 11-2
  - Retained earnings, definition, use, **5**: 20-1
- Corporate philosophy, **5**: 11, 12, 24-5, 31, 33-4, 53-4
- Cross-charges, **5**: 19-20, 43-4, 45-6, 54
- Early retirement, specific individual, North Sydney, N.S., **5**: 37-9
- Employee cutbacks, **5**: 30-1
- Financial structure, federal government subsidies, **5**: 25-7
- Fredericton, N.B., relocation of railway tracks, **5**: 29-30
- Japan, national railway financial losses, comparison, **5**: 32, 52
- Newfoundland, Terra Transport, **5**: 22, 28, 32-3, 39, 52-3
- Perishables, transport, **5**: 50
- Purpose, **5**: 11, 24, 31, 32
- Responsibility as Crown Corporation, **5**: 24-5, 53
- Services, **5**: 12, 25, 28, 32-3, 51, 54
- Transportation by truck, cost comparison, **5**: 50-1
  - See also*
- CN Rail
- Canadian National Express

**Canadian National Railways Pension Trust Funds**

*See under* Canadian Railways Employees' Pension Association

**Canadian National Transportation Limited**

Function, historical background, profitability, **5**: 19-20, 21

**Canadian Pacific Limited**

- CPI (Canadian Pacific Investments Limited), **9**: 27
- Marathon Realty Company Limited, **9**: 18-9
  - See also*
- C.P. Rail
- National Farmers Union

**Canadian Pacific Pension Trust Fund**

*See under* Canadian Railways Employees' Pension Association

**Canadian Pacific Railway Company***See*

Act to confirm an agreement ..., S.C. 1890, 53 Victoria, Chap. 67

**Canadian Press**

Press release May 27, 1982, concerning VIA Rail Canada Inc., **27**: 33, 34, 35-6

**Canadian Railways Employees' Pension Association**

- CN Pensioners Associations Incorporated
- Evaluation, and relationship with, **29**: 12, 13, 18
- Membership, **29**: 13, 17, 20-1

**Charbonneau, honorable Guy, sénateur (Kennebec)—Suite**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 13, 14, 16, 23; **8**: 25
- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
  - Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **23**: 18, 19; **25**: 17, 18, 19, 21
  - Billets, augmentation des prix, **19**: 21
  - Carburant, frais, **25**: 11-2
  - CCT, **19**: 12, 13; **23**: 10, 26; **25**: 18, 19
  - CN Rail, **19**: 16; **25**: 16, 17, 25, 26, 27, 28
  - Contrats, négociations, **25**: 16, 17
  - Économies, estimations, **19**: 15, 18, 21, 22
  - Facturation, méthodologie, **23**: 14, 15, 16
  - Matériel, **19**: 9; **25**: 13, 14, 28

**Charron, M. Jean, sous-ministre adjoint à la Coordination, Transports Canada**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur
  - Discussion, **4**: 7, 10, 12, 14, 16-7, 20-3, 26-8; **6**: 5, 7, 10-5, 20-1, 25; **13**: 10-3, 14
- Exposé, **4**: 6

**Chartrand, M. Guy, président, Transport 2000 Canada**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
  - Discussion, **18**: 13-4, 29-30, 32-3, 35, 38, 40-2, 45-7
- Exposé, **18**: 5-12

**Chemins de fer, Loi**

- Art. 2 — Définitions, **21**: 6-7; **22**: 6-8
- Art. 3 — Règles générales relatives à l'interprétation, **21**: 6-7; **22**: 6-8
- Art. 6 — Application, **21**: 6-7; **22**: 6-8
- Art. 7 — Chemins de fer déclarés à l'avantage général du Canada, **19**: 36; **21**: 6-7; **22**: 6-8
- Art. 134 — Terrains d'autres compagnies, **20**: 22; **28**: 33
- Art. 260
  - Interprétation, **17**: 7, 32, 35; **19**: 27-8; **20**: 6; **26**: 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A**: 1-3, 5, 6; **30**: 4, 6
  - Texte, **30**: 36
- Art. 261, **20**: 30, 33
- Art. 262 — Installations, **34**: 29
- Art. 330 — Éléments des frais variables, **20**: 24; **23**: 22; **25**: 7
- Art. 331 — Renseignements relatifs aux frais, **23**: 22; **28**: 32, 34-5; **30**: 8, 9, 38
- Attribution des coûts, information, caractère confidentiel, **19**: 13, 14; **20**: 24; **23**: 18-9, 20, 21-3, 26; **25**: 7, 19; **28**: 22, 24, 31-3; **30**: 8, 9; **32**: 28
- CN et C.P., responsabilité statutaire, **19**: 35-7
- Dépôt des documents, **22**: 11-2
- Distances exprimées en milles, raison, **44**: 25
- Permis de circulation, employés du chemin de fer, **20**: 31-2

**Chemins de fer, tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau**

*Voir sous* Syndicat national des cultivateurs  
Transport du grain de l'Ouest

**Chemins de fer nationaux du Canada**

- Administration, personnel, réductions dans le passé, augmentations à venir, **5**: 36-7
- But, **5**: 11, 24, 31, 32
- Capital, sources, **5**: 11-2
  - Bénéfices non répartis, définition, utilisation, **5**: 20-1

**Canadian Railways Employees' Pension Association—Cont'd**

Canadian National Railways, relationship with, **29**: 11, 12

Canadian National Railways Pension Trust Funds

Assets, **29**: 6, 8, 9

Brief, **29**: 6, 8, 9, 21, 28-9

Canadian National Railways

Contributions for employees, **29**: 6, 17, 21

Interest rate, change

Background information, **29**: 5-6, 9, 10-1, 14, 19-20, 28

Debt reduction, **29**: 5-6, 10, 11, 21

Excess earnings, **29**: 7, 19

Investment income, **29**: 7, 8, 29

Pensions, position on, **29**: 6, 9-10, 11

Unfunded liability

Amount, **29**: 8, 9, 17, 21

Background information, **29**: 5-6, 9-11, 17, 26-7

Interest and principal, payments, **29**: 8-9, 21, 28

Payments, procedure, **29**: 15, 16, 23

Employees, contributions, **29**: 16-7, 19-20

Inquiry proposed, reaction, **29**: 12-3, 23

Letter published, 1978, quotation, **29**: 5-6

Pensions, indexation proposed, **29**: 6, 7-8, 9-10

Recommendations, **29**: 6, 7, 9-10, 11, 22, 29

Testimony before Committee, 3rd Session, 30th Parliament, **29**: 5

Canadian Pacific Pension Trust Fund

Assets, **29**: 22, 23

Canadian Pacific, unfunded liability

Background information, **29**: 25-6, 27-8

Payments, procedure, **29**: 15-6, 23

Evaluation, **29**: 14, 15

Imperial Oil pension fund, comparison, **29**: 24-5

Pensions, indexation proposed, **29**: 22-3

Recommendations, **29**: 22, 24

Funding, **29**: 18-9

Labour unions, evaluation, **29**: 11-2, 18, 20

Membership, **29**: 13, 17, 20-1

Pensioners, representation, **29**: 11-2, 17-8

**Canadian Standards Association**

Containers, safety standards, **4**: 18

**Canadian Transport Commission (CTC)**

CN Express, relationship, **5**: 26, 27-8, 42-3

Decisions rescinded by Governor in Council, historical background, **15**: 23; **20**: 7-9

Examination of the water transportation industry with respect to the Mackenzie River and to all other navigable waters of the Northwest Territories. Report of the Water Transport Committee, **4**: 28

Northern Transportation Company Limited, **4**: 28

*Railway Costing Regulations*

Background information, **20**: 13-4, 33

Text, **30**: 36-42

Railway passenger service

Costing Order R-6313

Billing methodology, **20**: 10-1, 12; **23**: 13-6; **32**: 29-32

Committee recommendation, **30**: xi-xii, 16; **32**: 29, 32

Costs, calculation, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2, 29; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 46-7; **28**: 30; **32**: 30, 32-3

Historical background, **15**: 12, 20-1, 34; **16**: 24, 25; **17**: 10, 23; **19**: 15, 16; **20**: 13-4; **25**: 6; **27**: 39; **32**: 29

Overview, **30**: 14-6

Review, **15**: 13, 20-1; **16**: 9, 12, 22, 25; **17**: 23; **19**: 20; **20**: 13, 14

*Final Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service*, **18**: 7; **26A**: 3, 4-5, 6

**Chemins de fer nationaux du Canada—Suite**

Déficit de Messageries CN, effet, **5**: 8, 12

Denrées périssables, transport, **5**: 50

Dépenses en capital, coûts d'amortissement, bénéfice après imposition, bénéfices non répartis, 1979, **5**: 20-1, 24

Employés, réductions, **5**: 30-1

Fredericton, N.-B., réaménagement des voies, **5**: 29-30

Fusion avec Messageries CP, CNCP Télécommunications, comparaison, **5**: 28-9

Japon, chemins de fer nationaux, pertes financières, comparaison, **5**: 32, 52

Philosophie corporative, **5**: 11, 12, 24-5, 31, 33-4, 53-4

Responsabilité à titre de société de la Couronne, **5**: 24-5, 53

Retraite anticipée, cas particulier, North Sydney, N.-É., **5**: 37-9

Services, **5**: 12, 25, 28, 32-3, 51, 54

Structure financière, subventions du gouvernement fédéral, **5**: 25-7

Tarifications croisées, **5**: 19-20, 43-4, 45-6, 54

Terre-Neuve, Terra Transport, **5**: 22, 28, 32-3, 39, 52-3

Transport par camion, comparaison des frais, **5**: 50-1

*Voir aussi*

CN Rail

Messageries du Canadien National

**Chemins de fer nationaux du Canada, Association des retraités**

*Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens

**Chemins de fer nationaux du Canada, fonds fiduciaires des pensions**

*Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens

**Chester, M. James, gérant adjoint (Vancouver), Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens**

Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, certaines questions relatives aux

Discussion, **29**: 25, 26, 27

Exposé, **29**: 21-5

**Chicago, Convention**

*Voir sous* Organisation de l'aviation civile internationale

**Chodos, Robert, *The CPR: a century of corporate welfare*, 9: 18**

*Cité (La) de Melville, la Ville de Watrous, Transport 2000 Saskatchewan et la Saskatchewan Environmental Society c. Le Procureur général du Canada, le ministre des Transports du Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadien Pacifique Limitée et Chemins de fer nationaux du Canada*, **15**: 46; **17**: 5; **21**: 5-6, 7, 21-2, 27; **22**: 20; **26**: 8-9, 11; **26A**: 1-7

**City (The): Canada's Prospects Canada's Problems**

Article écrit par Melvin Webber, citations, **18**: 28-9

**Clair, honorable Michel, ministre des Transports, province de Québec**

Déclaration publiée dans *Le Devoir*, référence, **24**: 23

**Clark, M. Lorne S., directeur, Direction des opérations juridiques, Affaires extérieures Canada**

Bill S-7

Discussion, **1**: 7-13, 14-7, 18-22, 24-5, 28, 30, 33-4

Exposé, **1**: 6-7

**Canadian Transport Commission (CTC)—Cont'd**Railway passenger service—*Cont'd*

Hearings, **15**: 11, 24; **16**: 8, 12-3; **17**: 9, 11; **18**: 6, 7-8, 14, 17-9, 43, 44; **19**: 27-8; **27**: 47

Jurisdiction under Railway Act, Section 260, **26**: 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A**: 1-3, 5, 6; **30**: 4, 5

Orders varied by Order in Council P.C. 1981-2171, list, **26A**: 3-5, 6

*Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Service*, **18A**: 46-7

## Railway Transport Committee

## Audits of CN and C.P. charges to VIA

Committee recommendation, **30**: xi, 13; **32**: 9, 32

Dates, completion, **15**: 34; **16**: 22, 24-6; **17**: 33; **18**: 32; **19**: 19, 38-9; **20**: 10, 11, 12-3, 15, 25; **21**: 14-5; **23**: 15; **27**: 35, 37; **30**: 13; **32**: 7

Mandate, **23**: 30-1

Nature, **17**: 23, 34; **19**: 12-3, 39; **20**: 11, 16-7, 18-20, 23, 25-31, 32-3, 34; **21**: 14, 15, 16; **23**: 29-30; **24**: 26; **27**: 11, 35, 43; **30**: 13-4

Over-payments, etc., **16**: 26; **19**: 19; **21**: 16-7; **24**: 27

Authority to obtain information, **20**: 14, 16, 17, 22-3, 25, 28

## Billing methodology

Thirteenth invoice (annual invoice), **20**: 12; **23**: 13-5; **27**: 36-7

Fourteenth invoice (final invoice), **23**: 13, 15-6; **27**: 36, 37

## CN and C.P.

Financial position, evaluation, **20**: 26, 27, 36

Reaction to offers of mediation, reported statements, **23**: 25

*Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches*

Background information and authorship, **27**: 32, 33, 40-1

Conclusions, **27**: 33-4, 37, 39, 43; **30**: 15; **32**: 32-3

DeLora, J., willingness to study, **27**: 11, 30-1, 47

Incentive provisions, **27**: 44

Maintenance of equipment, **27**: 42

Savings projected using AMTRAK system, **27**: 33-4, 43; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30; **30**: 15

Table 5 — Comparison of AMTRAK Costs With Northeast Corridor Excluded and VIA System Costs, **27**: 42, 46-7

Train Operations, **27**: 45, 46-7

## Costing information

Appeal, procedure, **28**: 33-4

Application to obtain, procedure required, **20**: 24-5; **23**: 16-8, 20; **28**: 16, 21-4, 30-4; **30**: 8-9

Availability, position on, **20**: 14-5, 17, 19-31; **23**: 16-23, 25, 26, 27; **27**: 35; **28**: 16, 21-3, 30-5; **30**: 8

Confidentiality in accordance with Railway Act, **20**: 24; **23**: 17, 18, 19, 21-3, 26; **28**: 23, 24, 31-3; **30**: 8, 9

Members, number and provincial representation, **27**: 41-2

Passes, railway personnel, position on, **20**: 31-2; **21A**: 1-2

## Rail Economic Analysis Branch, briefs

*Recent Developments in VIA Costing — The Verification of CN and CP Charges to VIA Rail for Services Performed*, **23**: 10, 25-6

*VIA Costing as Related to the Railway Transport Committee's Railway Costing Regulations*, **20**: 11, 13, 14, 24, 33

Role, discussion, **20**: 14, 16-7, 18-20, 21, 24, 25-31, 34-5; **23**: 16-7, 18-9, 23-4, 25-6, 27

## VIA Rail Canada Inc.

CTC costing methodology changes, effect, **23**: 13, 15, 16; **27**: 36-7

Complaints, procedure, **23**: 23-4, 25-6, 27

Contracts with CN and C.P., negotiations, **20**: 14, 17-22; **27**: 34-5, 36

Costs, calculation, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2, 29; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 46-7; **28**: 30

Fixed price contracts with CN and C.P., position on, **20**: 17-8, 26; **27**: 34

Comité de révision des accidents d'aviation, **40**: 5, 11-2; **43**: 18

## Comité des transports par chemin de fer

*Voir sous* Commission canadienne des transports

## Comité mixte permanent des Règlements et autres textes réglementaires

*Voir*

Règlements et autres textes réglementaires, Comité mixte permanent

## Commission canadienne des transports (CCT)

Chemins de fer, sécurité, **4**: 19; **6**: 20-2

Chemins de fer, service-voyageurs

Auditions, **15**: 11, 24; **16**: 8, 12-3; **17**: 9, 11; **18**: 6, 7-8, 14, 17-9, 43, 44; **19**: 27-8; **27**: 47

Juridiction aux termes de la Loi sur les chemins de fer, article 260, **26**: 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A**: 1-3, 5, 6; **30**: 4, 6

Ordonnance sur les frais R-6313

Aperçu, **30**: 15-6

Comité, recommandation, **30**: xii, 16; **32**: 29, 32

Coûts, calcul, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 46-7; **28**: 30; **32**: 30, 32-3

Étude, **15**: 13, 20-1; **16**: 9, 12, 22, 25; **17**: 23; **19**: 20; **20**: 13, 14

Facturation, méthodologie, **20**: 10-1, 12; **23**: 13-6; **32**: 29-32

Historique, **15**: 12, 20-1, 34; **16**: 24, 25; **17**: 10, 23; **19**: 15, 16; **20**: 13-4; **25**: 6; **27**: 39; **32**: 29

Ordonnances modifiées par le Décret en conseil C.P. 1981-2171, liste, **26A**: 3-5, 6

*Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs*, **18**: 7; **26A**: 3, 4-5, 6

*Plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs*, **18A**: 18, 46-7

## Comité des transports par chemin de fer

Attribution des coûts, information

Appel, procédure, **28**: 33-4

Caractère confidentiel conformément à la Loi sur les chemins de fer, **20**: 24; **23**: 17, 18, 19, 21-3, 26; **28**: 23, 24, 31-3; **30**: 8, 9

Demande pour en obtenir, procédure exigée, **20**: 24-5; **23**: 16-8, 20; **28**: 16, 21-4, 30-4; **30**: 9

Disponibilité, position, **20**: 14-5, 17, 19-31; **23**: 16-23, 25, 26, 27; **27**: 35; **28**: 16, 21-3, 30-5; **30**: 8

Autorité pour obtenir information, **20**: 14, 16, 17, 22-3, 25, 28

## CN et C.P.

Réaction aux offres de médiation, déclarations citées, **23**: 25

Situation budgétaire, évaluation, **20**: 26, 27, 36

*Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et VIA*

Conclusions, **27**: 33-4, 37, 39, 43; **32**: 32-3

DeLora, J., consentement à faire une étude, **27**: 11, 30-1, 47

Économies prévues avec l'adoption du système d'AMTRAK, **27**: 33-4, 43; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30

Entretien du matériel, **27**: 42

Incitations, dispositions, **27**: 44

Information de base et rédaction, **27**: 32, 33, 40-1

Opérations ferroviaires, **27**: 45, 46-7

Tableau 5 — Comparaison entre les frais d'exploitation d'AMTRAK (corridor nord-est exclu) et les frais d'exploitation de VIA, **27**: 42, 46-7

## Direction de l'analyse économique des chemins de fer, mémoires

*Établissement des coûts imputés à VIA d'après le règlement sur le calcul des frais ferroviaires du Comité des transports par chemin de fer*, **20**: 11, 13, 14, 24, 33



**Canadian Transport Commission (CTC)—Cont'd**

## Railway Transport Committee—Cont'd

## VIA Rail Canada Inc.—Cont'd

Incentive payments, **27**: 33, 43-5Letter to the Honourable Senator Smith, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30Letters to VIA, **28**: 22, 30On-time performance, position on, **23**: 21, 24Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **23**: 23-5, 28-9Reaction to offers of mediation, reported statements, **23**: 21, 24, 25-6Relationship with CN and C.P., evaluation, **23**: 26, 27, 28Switching charges, **27**: 36Workload forecasting, evaluation, **23**: 13-4, 15; **27**: 36Railways, safety, **4**: 19; **6**: 20-2Report on Mississauga Railway Accident Inquiry, **3**: 16

## Western grain transportation

Annual rate scale, determination, **34**: 9, 20, 31; **38**: 29-31; **39**: 8, 23-4, 27-30; **44**: 43-4

## Railway companies

Costing reviews of variable costs, **34**: 9, 31; **35**: 10; **38**: 29; **39**: 20, 23-4, 30-2; **44**: 56Investments and investment plans, monitoring, **34**: 29; **35**: 6-7, 25-6; **44**: 49, 56**Canadian Trucking Association**Brief submitted respecting Transportation of Dangerous Goods Act and Code, **8**: 5Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4th Session, 31st Legislature, 1980 (Bill 189), criticism of, **8**: 6, 23Less-than-truckload (LTL) freight, **8**: 8, 13, 16-7Provinces, transportation of dangerous goods legislation, **8**: 6-7, 23Retail Council of Canada, negotiations with, **8**: 18, 19, 20, 24, 27; **13**: 16-7Standards Council, meetings with municipal and provincial governments, **8**: 9

## Transport Canada

*Emergency Response Guide for Dangerous Goods*, **8**: 10, 21, 22-3, 26, 28Socio-Economic Impact Analysis, evaluation, **8**: 8, 19

## Transportation of Dangerous Goods Act

Insurance, liability, **8**: 7, 25Liability in effect with proclamation, **8**: 7, 20

## Transportation of Dangerous Goods Code

Adoption urged, **8**: 6, 7, 9

## Draft IV, criticisms of

Classification system, **8**: 9, 10, 14, 17, 18, 25

## Exemptions

Buses, parcel express, comparison with, **8**: 20, 29-31Complexity of, **8**: 8, 14, 17Concentrations, **8**: 8, 10, 14Consumer commodities, **8**: 8, 10, 11-3, 14, 18, 19, 20, 29-32Limited quantities, **8**: 8, 10-1, 14Manufacturers, trade secrecy of product description, **8**: 28-9Product description required, insufficiency of, **8**: 8, 10-3, 16-7, 18, 19, 20, 22-3, 31-2

## Placards and labelling

Consumer markings, **8**: 11-2, 24-5Identification numbers, **8**: 14, 22, 23, 26Poisons, **8**: 10, 21-2Regulations, **8**: 10, 11-3, 14, 17, 24-5Reciprocity with CFR 49, lack of, **8**: 8-9, 25-6Poison identification system proposed, **8**: 10, 21-2Risk categories chart proposed, **8**: 15, 18-20, 28, 31Transport Canada, discussions with, **8**: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27**Commission canadienne des transports (CCT)—Suite**

## Comité des transports par chemin de fer—Suite

Direction de l'analyse économique des chemins de fer, mémoires—Suite

*Évolution récente de l'établissement du prix de revient de VIA—Vérification des frais que CN et CP facturent à VIA pour services rendus*, **23**: 10, 25-6

## Facturation, méthodologie

Treizième facture (facture annuelle), **20**: 12; **23**: 13-5; **27**: 36-7Quatorzième facture (facture annuelle finale), **23**: 13, 15-6; **27**: 36, 37Membres, nombre et représentation provinciale, **27**: 41-2Permis de circulation pour les employés du chemin de fer, position, **20**: 31-2; **21A**: 1-2Rôle, discussion, **20**: 14, 16-7, 18-20, 21, 24, 25-31, 34-5; **23**: 16-7, 18-9, 23-4, 25-6, 27

## Vérifications des frais du CN et du C.P. à VIA

Comité, recommandation, **30**: xii, 14; **32**: 9, 32Dates d'achèvement, **15**: 34; **16**: 22, 24-6; **17**: 33; **18**: 32; **19**: 19, 38-9; **20**: 10, 11, 12-3, 15, 25; **21**: 14-5; **23**: 15; **27**: 35, 37; **30**: 13-4; **32**: 7Erreurs de trop, etc., **16**: 26; **19**: 19; **21**: 16-7; **24**: 27Mandat, **23**: 30-1Nature, **17**: 23, 34; **19**: 12-3, 39; **20**: 11, 16-7, 18-20, 23, 25-31, 32-3, 34; **21**: 14, 15, 16; **23**: 29-30; **24**: 26; **27**: 11, 35, 43; **30**: 14-5

## VIA Rail Canada Inc.

Aiguillage, frais, **27**: 36CCT, changements des méthodes d'établissement des coûts, effet, **23**: 13, 15, 16; **27**: 36-7Charges de travail, évaluation des prévisions, **23**: 13-4, 15; **27**: 36Contrats à prix ferme avec CN et C.P., position, **20**: 17-8, 26; **27**: 34Contrats avec CN et C.P., négociations, **20**: 14, 17-22; **27**: 34-5, 36Coûts, calcul, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2, 29; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 46-7; **28**: 30Lettre à l'honorable sénateur Smith, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30Lettres à VIA, **28**: 22, 30Plaintes, procédure, **23**: 23-4, 25-6, 27Ponctualité des trains, position, **23**: 21, 24Primes d'encouragement, paiements, **27**: 33, 43-5Rapport avec CN et C.P., évaluation, **23**: 26, 27, 28Réaction aux offres de médiation, déclarations citées, **23**: 21, 24, 25-6Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaires, **23**: 23-5, 28-9Décisions rescindées par le gouverneur en conseil, historique, **15**: 23; **20**: 7-9

Étude des services de transport maritime sur le fleuve Mackenzie et sur d'autres voies navigables des Territoires du Nord-Ouest.

Rapport du Comité des transports par eau, **4**: 28Messageries CN, rapport avec, **5**: 26, 27-8, 42-3Rapport sur l'Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga, **3**: 16*Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*Information de base, **20**: 13-4, 33Texte, **30**: 38-44Société des transports du Nord Ltée, **4**: 28

## Transport du grain de l'Ouest

Barème annuel, calcul, **34**: 9, 20, 31; **38**: 29-31; **39**: 8, 23-4, 27-30; **44**: 43-4

## Chemins de fer, compagnies

Examens des coûts variables, **34**: 9, 31; **35**: 10; **38**: 29; **39**: 20, 23-4, 30-2; **44**: 56

**Canadian Trucking Association—Cont'd**

Transportation of Dangerous Goods Code—*Cont'd*

*See also*

Provost Corporation

**Canadian Warehousing Association**

Transport Canada meeting concerning transportation of dangerous goods, **13**: 8-9

**Capern, George, Senior Vice-President, Air Transport Association of Canada**

Bill C-163, subject-matter

Discussion, **42**: 22-3

Statement, **42**: 20-2

**Carr, Brian, Policy Analyst, Transport Canada**

Bill C-163, subject-matter, **40**: 7-8, 16-7, 25

**Casgrain, P.H.B., Director, CN Rail Costing, CN Rail**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **25**: 13, 19, 21-2, 23, 24, 27-8, 29, 30

**Charbonneau, Hon. Guy, Senator (Kennebec)**

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 21-4

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **7**: 13, 14, 16, 23; **8**: 25

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Billing methodology, **23**: 14, 15, 16

CN Rail, **19**: 16; **25**: 16, 17, 25, 26, 27, 28

CTC, **19**: 12, 13; **23**: 10, 26; **25**: 18, 19

Contracts, negotiations, **25**: 16, 17

Costing information, availability, **23**: 18, 19; **25**: 17, 18, 19, 21

Equipment, **19**: 9; **25**: 13, 14, 28

Fare increases, **19**: 21

Fuel costs, **25**: 11-2

Savings, estimates, **19**: 15, 18, 21, 22

**Charron, Jean, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Discussion, **4**: 7, 10, 12, 14, 16-7, 20-3, 26-8; **6**: 5, 7, 10-5, 20-1, 25; **13**: 10-3, 14

Statement, **4**: 6

**Chartrand, Guy, President, Transport 2000 Canada**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **18**: 13-4, 29-30, 32-3, 35, 38, 40-2, 45-7

Statement, **18**: 5-12

**Chester, James, Assistant Manager (Vancouver), Canadian Railways Employees' Pension Association**

Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the

Discussion, **29**: 25, 26, 27

Statement, **29**: 21-5

**Chicago Convention**

*See under* International Civil Aviation Organization

**Commission canadienne des transports (CCT)—Suite**

Transport du grain de l'Ouest—*Suite*

Chemins de fer, compagnies—*Suite*

Investissements et projets d'investissement, surveillance, **34**: 29; **35**: 6-7, 25-6; **44**: 49, 56

**Commission de développement portuaire de Saint-Jean**

Bill C-92, position, **31**: 9

**Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pensions des sociétés ferroviaires**

*Voir*

*Rapport de la Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pensions des sociétés ferroviaires du Canada: prestations, financement et gestion* (Rapport Hall (Noel))

**Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains (Commission (Emmett) Hall)**

Recommandations, **9**: 8-9, 14, 15, 22, 23, 24

**Commission d'enquête sur la sécurité aérienne (Commission Dubin)**

Mémoire et recommandations de l'ATAC soumis, **10**: 6, 9

Rapport, **3**: 16; **40**: 6, 23

Recommandations

Bureau canadien de la sécurité aérienne, **40**: 6, 11, 17-8; **41**: 5, 6, 9

Système de rapport des accidents, **40**: 7, 30-1; **43**: 37

**Commission Dubin**

*Voir*

Commission d'enquête sur la sécurité aérienne

**Commission Hall (Emmett)**

*Voir*

Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains

**Commissions de port, Loi**

Amendements proposés, **31**: 12

*Voir aussi*

Bill C-92, teneur

**Commodity Coalition**

Proposition en faveur du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, **9**: 8

**Communauté économique européenne (CEE)**

Convention européenne sur le transport des marchandises dangereuses par voie routière (ADR), Accord international sur le transport des marchandises dangereuses par rail (CIM) et règlements (RID), règlements

Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations unies, recommandations, rapport avec, **14**: 35, 36-7

Information de base, **14**: 35

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, affiches et étiquetage, présentation et numéros d'identification, comparaison, **14**: 36

**Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (CCMTA)**

Groupe de travail numéro 5 sur les marchandises dangereuses, consultations fédérales-provinciales, **3**: 7-8; **4**: 6-7, 10

*Voir aussi*

Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière

**Chodos, Robert**, *The CPR: a century of corporate welfare*, 9: 18

**City (The): Canada's Prospects Canada's Problems**

Article by Melvin Webber, quotations, 18: 28-9

**City (The) of Melville, The Town of Watrous, Transport 2000 Saskatchewan and the Saskatchewan Environmental Society v. Attorney-General of Canada, Minister of Transport for Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways**, 15: 46; 17: 5; 21: 5-6, 7, 21-2, 27; 22: 20; 26: 8-9, 11; 26A: 1-7

**Clair, Hon. Michel, Minister of Transport, Province of Quebec**

Statement published in *Le Devoir*, reference to, 24: 23

**Clark, Lorne S., Director, Legal Operations Division, External Affairs Canada**

Bill S-7

Discussion, 1: 7-13, 14-7, 18-22, 24-5, 28, 30, 33-4

Statement, 1: 6-7

**Commission of Inquiry on Aviation Safety (Dubin Commission)**

ATAC brief and recommendations submitted to, 10: 6, 9

Recommendations

Accident reporting system, 40: 7, 30-1; 43: 37

Canadian Aviation Safety Board, 40: 6, 11, 17-8; 41: 5, 6, 9  
Report, 3: 16; 40: 6, 23

**Commodity Coalition**

Crowsnest Pass statutory rate benefit proposal, 9: 8

**Consolidated European and North American Railway Company**

*See*

Act to confirm Articles of Agreement ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, Chap. 71

**Containers**

Transportation of dangerous goods

Batteries, 6: 25-6

Propane gas, 6: 18-20

Tank-container, definition, comparison with tanker, 4: 15, 22;  
6: 11-2, 13

*See also*

Tankers

**Convention on Unlawful Seizure of Aircraft**

*See*

Hague (The) Hijacking Convention

**Corbett, Bob, M.P. (Fundy-Royal)**

VIA Rail Canada Inc., question, House of Commons, October 26, 1981, quotation, 18: 40

**Corkery, J.C., Deputy Postmaster General, Canada Post**

Bill C-42

Discussion, 12: 7, 8, 10-4, 15-7, 18, 20, 22-5, 30-1, 44-5

Statement, 12: 8-10

**Conférence des agriculteurs de l'Ouest**

Proposition en faveur du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, 9: 8, 26-7

**Conseil canadien du commerce de détail**

Négociations avec l'Association canadienne du camionnage concernant le Code sur le transport des marchandises, 8: 18, 19, 20, 24, 27; 13: 16-7

**Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière**

Réunions

Ministres fédéraux des transports, présence, 3: 8; 4: 6; 13: 6, 10

Transport des marchandises dangereuses, discussions, 3: 8, 9, 14-5;  
4: 6-8, 10

*Voir aussi*

Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé

**Conseil des ports nationaux**

Refinancement, 31: 13, 19

Société d'État, transformation en, 31: 12

*Voir aussi*

Conseil des ports nationaux, Loi

Société canadienne des ports

**Conseil des ports nationaux, Loi**

Amendements proposés

Conseil d'administration, 31: 12, 15, 28

Conseils consultatifs régionaux, création, 31: 26-7, 28, 29

Contrats, limites des dépenses, 31: 12-3, 14-5, 17, 18-9, 28

Fonds, concept de banque centrale, 31: 16, 27

Réaction, 31: 4, 7-8, 9, 10, 13-4, 15, 16; 31A: 1-4

Société d'État, transformation en, 31: 12, 14, 16-7, 30-1

Sociétés de port locales, création, 31: 13, 28

Historique, 31: 12

Police, dispositions concernant, 31: 13

Transport et emmagasinage des marchandises dangereuses, règlements, 31: 31

*Voir aussi*

Bill C-92, teneur

**Consolidated European and North American Railway Company**

*Voir*

Acte pour ratifier les articles de convention ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, chap. 71

**Conteneurs**

Transport des marchandises dangereuses

Batteries, 6: 25-6

Conteneur-citerne, définition, comparaison avec navire-citerne,  
4: 15, 22; 6: 11-2, 13

Gaz propane, 6: 18-20

*Voir aussi*

Navires-citernes

**Convention de Chicago**

*Voir sous* Organisation de l'aviation civile internationale

**Convention de La Haye sur les détournements d'avion (Convention sur la saisie illégale d'aéronefs)**

Formule d'extradition ou de poursuite, 1: 14-5

Passagers et équipage, libération, 1: 16, 25

**Convention de Montréal sur l'ingérence illégale dans l'aviation civile**

*Voir sous* Organisation de l'aviation civile internationale



- Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain under the Statutory Rates, 1980, Snavely, Kings & Associates (Snavely Report)*, 23: 11-2; 34: 12; 35: 9; 36: 5-6, 9, 11-2, 15-6, 23, 31-2; 39: 19
- Cottreau, Hon. Ernest G., Senator (South Western Nova)**  
Bill C-163, 43: 11
- Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety**  
Meetings  
Federal Ministers of Transport, attendance, 3: 8; 4: 6; 13: 6, 10  
Transportation of dangerous goods, discussions, 3: 8, 9, 14-5; 4: 6-8, 10  
*See also*  
Canadian Conference of Motor Transport Administrators
- Courtemanche-Willis, Louise, Legal Drafter, Department of Justice**  
Bill C-163, 43: 42-4
- Crowsnest Pass statutory rate**  
*See under* National Farmers Union  
Western grain transportation
- Cuba**  
Canada  
Bilateral air agreement, 1: 27-8  
Hijacking agreement, 1: 11  
United States  
Hijacking  
Agreement, 1: 11, 29  
Incidents, 1: 14, 17, 27, 29
- Dangerous goods, transportation**  
*See*  
Transportation of dangerous goods
- Dangerous goods, transportation, Act**  
*See*  
Bill C-18  
Transportation of Dangerous Goods Act
- Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4th Session, 31st Legislature, 1980 (Bill 189)**  
Application, 4: 10-1, 25; 6: 11; 13: 7, 10, 12  
Canadian Trucking Association criticism of, 8: 6, 23
- Dawes, P., Senior Analyst, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**  
VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, 27: 44, 45
- Debates of the Senate**  
VIA Rail Canada Inc., speech by the Honourable Senator Buckwold, October 28 1981, quotation, 15: 10
- Deegan, D.J., Assistant Secretary, C.P. Rail**  
VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, 22: 8, 9, 15, 16
- Convention européenne sur le transport des marchandises dangereuses par voie routière (ADR)**  
*Voir sous* Communauté économique européenne
- Convention sur la saisie illégale d'aéronefs**  
*Voir*  
Convention de La Haye sur les détournements d'avion
- Corbett, M. Bob, député (Fundy-Royal)**  
VIA Rail Canada Inc., question, Chambre des communes, le 26 octobre, 1981, citation, 18: 40
- Corkery, M. J. C., sous-ministre des Postes, Postes Canada**  
Bill C-42  
Discussion, 12: 7, 8, 10-4, 15-7, 18, 20, 22-5, 30-1, 44-5  
Exposé, 12: 8-10
- Corporation (La) Provost**  
Information de base, 8: 13  
Mini-remorques, 8: 24  
Remorques, affiches, 8: 14  
*Voir aussi*  
Association canadienne du camionnage
- Cottreau, honorable Ernest G., sénateur (South Western Nova)**  
Bill C-163, 43: 11
- Courtemanche-Willis, Mme Louise, conseillère législative, ministère de la Justice**  
Bill C-163, 43: 42-4
- Cuba**  
Canada  
Accord aérien bilatéral, 1: 27-8  
Piraterie aérienne, accord, 1: 11  
États-Unis  
Piraterie aérienne  
Accord, 1: 11, 29  
Incidents, 1: 14, 17, 27, 29
- Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4<sup>e</sup> session, 31<sup>e</sup> législature, 1980 (Bill 189)**  
Application, 4: 10-1, 25; 6: 11; 13: 7, 10, 12  
Association canadienne du camionnage, critique, 8: 6, 23
- Dawes, M. P., analyste principal, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**  
VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, 27: 44, 45
- Débats du Sénat**  
VIA Rail Canada Inc., discours par l'honorable sénateur Buckwold, le 28 octobre 1981, citation, 15: 10
- Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne**  
Canada, gouvernement, position, 1: 11-2  
Confirmation, 1: 7  
Définition, 1: 6, 7, 8, 25; 2: 9  
Interdiction des services aériens, procédure d'exécution, 1: 10-1, 29  
Pays participants, législation, 1: 8  
Rédaction, 2: 9

**DeLora, John, Director, Michigan Passenger Foundation (United States)**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Discussion, **27**: 7-32, 43  
 Statement, **27**: 6-7; **27A**: 1-7

**Denis, Hon. Azellus, Senator (La Salle)**

Bill S-7, **1**: 19-20, 21, 24, 25-6, 28, 32, 33-4, 35-6  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **7**: 7-11, 13, 15, 16; **8**: 22, 27-8, 29; **10**: 23  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Alternatives to cutbacks in service, **18**: 38-40, 41, 42, 43, 44; **19**: 29, 30, 31, 32  
 Employees, **19**: 30  
 Motion, document appended to proceedings, **18**: 4, 30  
 Procedure, **18**: 12, 24, 30

**Doody, Hon. C. William, Senator (Harbour Main-Bell Island)**

Bill C-92, motion, report without amendment, **31**: 4, 34  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 CN and C.P., financial position, evaluation, **20**: 26-7  
 CTC audits, **20**: 18-20, 24, 25  
 Costing information, availability, **19**: 13; **20**: 24, 26  
 Estimates, **19**: 16, 17  
 Hearings, timing, **15**: 45  
 Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **28**: 17-8, 25  
 Newfoundland train service, abandonment, **15**: 11, 43; **20**: 27; **25**: 31; **32**: 16  
 Procedure, **15**: 43  
 Savings, operating costs, **28**: 18  
*Toronto Star*, leaked document, **15**: 27

**Drapeau, Michel, Criminal Law Amendments Section, Department of Justice**

Bill S-7, **2**: 7

**Dubin Commission**

*See*

Commission of Inquiry on Aviation Safety

**du Plessis, R.L., Q.C., Law Clerk and Parliamentary Counsel to the Senate**

Bill C-18, **3**: 17  
 Bill C-42, **12**: 19, 26, 44-5  
 Bill C-163, **43**: 46-7  
 Bill S-7, **1**: 29-31, 32; **2**: 8

**EEC**

*See*

European Economic Community

**Easter, Wayne, Vice-President, National Farmers Union**

Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 17-8, 19

**Eastern Provincial Airways**

"McElman incident", Dorval, September 29, 1983, **40**: 25-6; **43**: 34  
 Strike, **40**: 34; **41**: 15

**Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne—Suite**

*Voir aussi*

Sommets économiques des pays industrialisés

**Décret en conseil C.P. 1981-2171**

Forme, description, **26**: 9-10; **30**: 5  
 Légimité aux termes de la Loi sur les textes réglementaires, **20**: 25; **26A**: 6; **30**: 5  
 Objections  
 Justice naturelle, règles enfreintes, **15**: 15; **17**: 32; **20**: 6, 7, 9; **30**: 5  
 Législation déléguée, **20**: 6  
 Usage inhabituel et imprévu de pouvoir, **20**: 5-7, 8, 9  
 Raisons, **16**: 8, 12-3; **19**: 27-8; **26**: 6, 9, 10-1; **30**: 3-4, 6  
 Révocation recommandée, **15**: 14; **17**: 8  
 Texte, **30**: 25-36  
 Validité  
 Gouverneur en conseil, juridiction, **21**: 6, 21; **22**: 6-8, 17; **26**: 5-6, 7, 9-10, 12; **26A**: 1-2, 5-6; **30**: 4; **32**: 26, 27  
 Loi sur les chemins de fer, article 260, interprétation, **26**: 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A**: 1-3, 5, 6; **30**: 4  
 Subsidiarité d'une loi, principe, **26**: 5-6, 7, 8, 9-11; **30**: 5  
 Tribunaux, procédures judiciaires et interprétations, **21**: 5-6, 7, 19, 21-2, 27; **22**: 6-8, 17, 20; **26**: 5, 8-9, 11-2; **26A**: 1-7; **30**: 5, 6; **32**: 25-6, 27

**Deegan, M. D. J., secrétaire adjoint, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **22**: 8, 9, 15, 16

**DeLora, M. John, directeur, Michigan Passenger Foundation (États-Unis)**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Discussion, **27**: 7-32, 43  
 Exposé, **27**: 6-7; **27A**: 1-7

**Denis, honorable Azellus, sénateur (La Salle)**

Bill S-7, **1**: 19-20, 21, 24, 25-6, 28, 32, 33-4, 35-6  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 7-11, 13, 15, 16; **8**: 22, 27-8, 29; **10**: 23  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Alternatives aux éliminations de service, **18**: 38-40, 41, 42, 43, 44; **19**: 29, 30, 31, 32  
 Employés, **19**: 30  
 Motion, document annexé au procès-verbal, **18**: 4, 30  
 Procédure, **13**: 12, 24, 30

**Doody, honorable C. William, sénateur (Harbour Main-Bell Island)**

Bill C-92, motion, rapport sans amendement, **31**: 4, 34  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **19**: 13; **20**: 24, 26  
 CCT, vérifications, **20**: 18-20, 24, 25  
 CN et C.P., situation budgétaire, évaluation, **20**: 26-7  
 Économie, frais d'exploitation, **28**: 18  
 Prévisions budgétaires, **19**: 16, 17  
 Procédure, **15**: 43  
 Séances, échancier, **15**: 45  
 Terre-Neuve, service de chemin de fer, élimination, **15**: 11, 43; **20**: 27; **25**: 31; **32**: 16  
*Toronto Star*, document ébruité, **15**: 27  
 Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **28**: 17-8, 25

**Easton, J.H., General Manager, CN Rail Passenger, CN Rail**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **25**: 14-5, 25, 26, 30, 31; **33**: 5-12

**Economic summits of industrialized nations**

Bonn Summit, 1978

Countries participating, **1**: 6, 8

Tokyo Summit, 1979

Bonn Declaration on Hijacking, reaffirmation, **1**: 7

Venice Summit, 1980

Bonn Declaration on Hijacking

Agreement on strengthening consultation system, **1**: 11-2

Reaffirmation, **1**: 7

Rome meeting prior to, **1**: 11-2

Terrorism, taking of diplomatic hostages, **1**: 8

*See also*

Bonn Declaration on Hijacking

Hijacking

**Edsforth, John, President, Travacon Research Limited, Renton, Washington**

Bill C-155, subject-matter

Discussion, **36**: 16-7, 22, 26

Statement, **36**: 8-11

**Eglinton, G.C., Counsel, Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **20**: 5-8, 9; **26**: 5-7, 8, 9-10, 11, 12

**Ellison, T. Duncan, Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada**

Bill C-18, **3**: 8-10, 12-3, 14-5

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Discussion, **4**: 7-20, 23-9; **6**: 5-27; **13**: 9-10, 13-7

Statements, **4**: 6-7; **13**: 5-9

**Emergency Planning Canada**

Transportation of dangerous goods, emergency response training program in conjunction with Transport Canada, **14**: 11, 13, 14, 18-9

**Emergency Response Guide for Dangerous Goods, Transport Canada**

Availability, **8**: 4, 32; **14**: 15, 17-8

Definition, function, **8**: 10, 21, 22-3, 26, 28; **14**: 14-5

**Environmentalists**

Bill C-18, criticism, **3**: 11

**European Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)**

*See under* European Economic Community

**European and North American Railway Company of New Brunswick**  
*See*

Act to confirm Articles of Agreement ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, Chap. 71

**Drapeau, M. Michel, Section des modifications au droit pénal, ministère de la Justice**

Bill S-7, **2**: 7

**Dubin, Commission**

*Voir*

Commission d'enquête sur la sécurité aérienne

**du Plessis, M. R. L., c.r., légiste et conseiller parlementaire du Sénat**

Bill C-18, **3**: 17

Bill C-42, **12**: 19, 26, 44-5

Bill C-163, **43**: 46-7

Bill S-7, **1**: 29-31, 32; **2**: 8

**Easter, M. Wayne, vice-président, Syndicat national des cultivateurs**

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 17-8, 19

**Eastern Provincial Airways**

Grève, **40**: 34; **41**: 15

«McElman, incidents», Dorval, le 29 septembre, 1983, **40**: 25-6; **43**: 34

**Easton, M. J. H., directeur général, CN Rail Voyageurs, CN Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **25**: 14-5, 25, 26, 30, 31; **33**: 5-12

**Écologistes**

Bill C-18, critique, **3**: 11

**Edsforth, M. John, président, Travacon Research Limited, Renton, Washington**

Bill C-155, teneur

Discussion, **36**: 16-7, 22, 26

Exposé, **36**: 8-11

**Eglinton, M. G. C., conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **20**: 5-8, 9; **26**: 5-7, 8, 9-10, 11, 12

**Ellison, M. T. Duncan, directeur, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada**

Bill C-18, **3**: 8-10, 12-3, 14-5

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **4**: 7-20, 23-9; **6**: 5-27; **13**: 9-10, 13-7

Exposés, **4**: 6-7; **13**: 5-9

**Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga (Rapport Grange), **3**: 13, 16; **4**: 9; **6**: 20, 21, 22; **11**: 6****Entreprises Voyageur Limitée**

Définition, **7**: 5

**États-Unis**

*Code of Federal Regulations 49 (CFR 49)*

ATAI, comparaison avec règlements, **10**: 14, 15

Complexité, **10**: 9

Définition, **10**: 15

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, compatibilité avec, **8**: 8-9, 25-6; **10**: 8-9, 10-1, 13, 15, 24; **11**: 8, 9; **13**: 15; **14**: 9, 38



**European Economic Community (EEC)**

- European Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR), International Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Rail (CIM) and regulations (RID), regulations
- Background information, **14**: 35
- Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, placards and labelling design and identification numbers, comparison with, **14**: 36
- United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations, relationship with, **14**: 35, 36-7

**Explosives Act**

- Transportation of Dangerous Goods Act, comparison, **4**: 23; **11**: 7-8

**External Affairs Canada**

- Bill S-7, prohibition of air services, implementation procedure, **1**: 9-10, 16-7, 18-20

**Farquhar, Mike, Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada**

- Bill C-155, subject-matter, **38**: 12, 16, 19

**Financial Executives Institute**

- Pension benefits, surveys, **29**: 25

**Fiorita, Dionigi M., Legal Adviser, Transport Canada**

- Bill S-7, **1**: 9, 22; **2**: 8, 9-10, 11

**Fisheries Act**

- Transportation of Dangerous Goods Act, comparison, **4**: 16-7

**Flynn, Hon. Jacques, Senator (Rougemont)**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **15**: 27

**Fortin, G., Q.C., Vice President, Law, and Secretary of the Company, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by
- Discussion, **19**: 13, 14, 15, 35-6, 37; **24**: 10-1, 22-3; **28**: 17, 22, 23; **32**: 16-7, 26
- Testimony before House of Commons Transport Committee, quotation, **19**: 35

**Franche, Pierre, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **32**: 5-26

**Frith, Hon. Royce, Senator (Lanark)**

- Bill C-42
- Auditors, **12**: 26, 28
- Common carriers, **12**: 37, 38
- Definition "letter", **12**: 11-2
- Inventions of employees, **12**: 40-1
- Liability, **12**: 36
- Offences (violation of regulations), **12**: 17, 33, 34
- Parties acting in good faith, **12**: 35
- Procedure, **12**: 7, 21
- Prohibitory orders, **12**: 18
- Right of the Corporation to decide what is necessary or incidental, **12**: 32, 33

**États-Unis—Suite**

- Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses, adoption partielle des recommandations, **13**: 14-5; **14**: 36
- Federal Aviation Administration, **40**: 30; **43**: 37, 39
- National Transportation Safety Board, **40**: 21; **42**: 10, 18-20; **43**: 37, 39
- Piraterie aérienne
- Aéronefs privés, **1**: 14
- Cuba
- Accord, **1**: 11, 29
- Incidents, **1**: 14, 17, 27, 29
- Incidents, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29
- Législation, **1**: 8
- Réglementation, comparaison avec procédure canadienne, **13**: 12-4
- Secrétaire des Transports, réunion avec l'honorable Jean-Luc Pepin, **13**: 11-2, 13
- Transport des marchandises dangereuses
- CHEMTREC, **14**: 15, 16
- Manuel publié, **14**: 15
- Règlements, gouvernements d'État vis-à-vis du gouvernement fédéral, **13**: 17
- Transports Canada, réunion avec fonctionnaires responsables pour transport, **13**: 13-4

**European and North American Railway Company of New Brunswick***Voir*

- Acte pour ratifier les articles de convention ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, chap. 71

**Explosifs, Loi**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, comparaison, **4**: 23; **11**: 7-8

**Farquhar, M. Mike, directeur général, Transport ferroviaire et transport des céréales, Transports Canada**

- Bill C-155, teneur, **38**: 12, 16, 19

**Financial Executives Institute**

- Prestations de pension, études, **29**: 25

**Fin (La) d'un rêve? Rapport du Groupe de travail du Parti progressiste-conservateur sur le service de train voyageurs**

- Citations, **15**: 32; **17**: 21, 30, 40; **19**: 19-20
- Résultats, conclusions et recommandations, **16**: 11; **17**: 6-8, 13, 15, 20, 21-2, 29-31, 32-3, 40-1

**Fiorita, M. Dionigi M., conseiller juridique, Transports Canada**

- Bill S-7, **1**: 9, 22; **2**: 8, 9-10, 11

**Flynn, honorable Jacques, sénateur (Rougemont)**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **15**: 27

**Fonds fiduciaires des pensions des chemins de fer nationaux du Canada**

- Voir sous* Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens

**Fortin, M. G., c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général de la Société, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
- Discussion, **19**: 13, 14, 15, 35-6, 37; **24**: 10-1, 22-3; **28**: 17, 22, 23; **32**: 16-7, 26

**Frith, Hon. Royce, Senator (Lanark)—Cont'd**

Bill C-42—*Cont'd*

Royal assent, **12**: 46-7

Bill C-155, subject-matter, **35**: 9, 13

Bill S-7, **1**: 15-6, 18-9, 22-3, 24, 26

Entitlement to vote in Committee as acting Leader of the Government in the Senate, **15**: 6

House of Commons—Senate, rules, comparison, **15**: 7

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Billing methodology, **17**: 25, 26

Costing system, **15**: 20-1, 25; **17**: 22-3, 24, 25

Cutback program, purpose, **15**: 23; **17**: 15, 16

Definitions used by a witness, **17**: 13, 14, 15, 16

Hearings, timing, **15**: 45-7

Load factor and occupancy rate, definition and comparison, **17**: 18, 19, 20, 21

National Transportation Act, Section 64 (1), interpretation, **15**: 23-5

Passenger usage statistics, **15**: 18-9, 21-3

Procedure, **17**: 9, 22, 26

Questioning of witness, point of order, **15**: 26, 27; **17**: 14-5, 16-7

Task Force on Rail Passenger Service, Report, **17**: 12, 13, 17, 18, 21, 22

*Toronto Star*, leaked document, **15**: 27

**Future (The) Role of Rail. Report of the Ontario Task Force on Provincial Rail Policy (Scrivener Report), 16: 10, 11, 36****Gagnon-Cahill, Raymonde E., President, Transport 2000, Ottawa-Outaouais**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **18**: 35-7, 40

Statement, **18**: 24-9

**Gaudreau, Jean-Maurice, Deputy Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Audio-visual presentation

Discussion, **14**: 12, 13, 14, 16, 17-9

Statement, **14**: 5-11, 12, 13, 14-6, 17

Discussion, **14**: 34

**Gilson Report**

*See*

Western Grain Transportation: report on consultations and recommendations

**Giroux, Robert, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **16**: 18, 20-1, 22-5, 31, 32, 38-40; **28**: 5, 7-9, 10, 11-3

Statement, **28**: 5-7

**Goar, Carol**

Article on VIA Rail in *Toronto Star*, September 16, 1981, quotation, **19**: 34, 35

**Godfrey, Hon. John Morrow, Senator (Rosedale)**

Bill C-42, **12**: 10-3, 14, 20-1

**Fortin, M. G., c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général de la Société, VIA Rail Canada Inc.—Suite**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par—*Suite*

Témoignage devant le Comité des Transports de la Chambre des communes, citation, **19**: 35

**Frais et recettes des compagnies de chemin de fer attribuables au transport des grains aux taux réglementaires en 1980, Snavelly, Kings & Associates (Rapport Snavelly), 23: 11-2; 34: 12; 35: 9; 36: 5-6, 9, 11-2, 15-6, 23, 31-2; 39: 19****Franche, M. Pierre, président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **32**: 5-26

**Frith, honorable Royce, sénateur (Lanark)**

Bill C-42

Définition «lettre», **12**: 11-2

Droit de la Société de décider ce qu'elle estime utile, **12**: 32, 33

Infractions aux règlements, **12**: 17, 33, 34

Inventions des employés, **12**: 40-1

Personnes de bonne foi, **12**: 35

Procédure, **12**: 7, 21

Responsabilité, **12**: 36

Sanction royale, **12**: 46-7

Transgression d'un arrêté, **12**: 18

Transporteurs publics, **12**: 37, 38

Vérificateurs, **12**: 26-28

Bill C-155, teneur, **35**: 9, 13

Bill S-7, **1**: 15-6, 18-9, 22-3, 24, 26

Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 7

Droit de vote au Comité comme représentant du leader du gouvernement au Sénat, **15**: 6

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Coûts, système de répartition, **15**: 20-1, 25; **17**: 22-3, 24, 25

Définitions utilisées par un témoin, **17**: 13, 14, 15, 16

Facteur volume et taux d'utilisation, définition et comparaison, **17**: 18, 19, 20, 21

Facturation, méthodologie, **17**: 25, 26

Groupe de travail sur le service de train voyageurs, rapport, **17**: 12, 13, 17, 18, 21, 22

Interrogatoire du témoin, appel au règlement, **15**: 26, 27; **17**: 14-5, 16-7

Loi nationale sur les transports, article 64 (1), interprétation, **15**: 23-5

Procédure, **17**: 9, 22, 26

Réductions, programme, but, **15**: 23; **17**: 15, 16

Séances, échéancier, **15**: 45-7

*Toronto Star*, document ébruité, **15**: 27

Voyageurs, statistiques d'utilisation, **15**: 18-9, 21-3

**Future (The) Role of Rail. Report of the Ontario Task Force on Provincial Rail Policy (Rapport Scrivener), 16: 10, 11, 36****Gagnon-Cahill, Mme Raymonde E., présidente, Transport 2000, région Ottawa-Outaouais**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **18**: 35-7, 40

Exposé, **18**: 24-9

**Government Harbours and Piers Act**

Amendments proposed, **31**: 12, 31-3

*See also*

Bill C-92, subject-matter

**Graham, Hon. Bernard Alasdair, Senator (The Highlands)**

Bill C-18, **3**: 8, 15-6

Bill C-42, **12**: 42, 44, 45

Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 19-20

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 11-4, 60

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **15**: 29, 30, 31, 35, 36; **18**: 12, 13; **19**: 13-4

**Grain Handling and Transportation Commission (Hall (Emmett) Commission)**

Recommendations, **9**: 8-9, 14, 15, 22, 23, 24

**Grain industry**

Domestic grains, **9**: 9, 13, 23

Export statistics and forecasts, **9**: 10, 16, 25

Production percentage entering processing sector, **9**: 14, 15, 25

Transportation costs with and without Crow rate, comparison, **9**: 8

*See also*

Bill C-155

Bill C-155, subject-matter

National Farmers Union

Western grain transportation

**Grange Report**

*See*

Mississauga Railway Accident Inquiry

**Gray, Ian, C.P. Air**

Speech on telecommunications, quotation, **16**: 5-6

**Gray, J.T., Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **20**: 9-10, 14-5, 19, 21, 25-8, 32, 35-6

Letter to Mr. Innes, Committee Clerk, *re* railway personnel passes, **21A**: 1-2

**Grosart, Hon. Allister, Senator (Pickering)**

Bill C-42

Auditors, **12**: 23, 28

Board of Directors, **12**: 34

Common carriers, **12**: 37, 38

Cost accounting, **12**: 24, 25

Financial Administration Act, exemption from, **12**: 38, 39, 40

Head office, **12**: 35

Inventions of employees, **12**: 40-1

Liability, **12**: 35, 36, 37

"Main Points of Bill C-42", **12**: 17

Obligation to serve all Canada, **12**: 30

Offences (violation of regulations), **12**: 13, 14, 15-7, 33

Parties acting in good faith, **12**: 35

Procedure, **12**: 21, 25, 41, 43

Prohibitory orders, **12**: 17-8

Provinces, obligation to comply with Act, **12**: 34

Report, wording, **12**: 45, 46

**Garde côtière canadienne**

Inspecteurs de navire, **31**: 32, 33

Transport maritime des marchandises dangereuses, règlement de sécurité, **4**: 15-6, 19; **6**: 14, 15

**Gaudreau, M. Jean-Maurice, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada**

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **14**: 34

Présentation audiovisuelle

Discussion, **14**: 12, 13, 14, 16, 17-9

Exposé, **14**: 5-11, 12, 13, 14-6, 17

**Gazette du Canada**

Règlements, publication

Bill C-18, **3**: 6, 9, 10

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, **4**: 6-7, 8-9, 20; **6**: 7; **7**: 23; **10**: 17, 22-3, 26; **13**: 9-10

**Gilson, Rapport**

*Voir*

Transport des grains dans l'Ouest: rapport sur les consultations et les recommandations

**Giroux, M. Robert, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **16**: 18, 20-1, 22-5, 31, 32, 38-40; **28**: 5, 7-9, 10, 11-3

Exposé, **28**: 5-7

**Goar, Carol**

Article au sujet de VIA Rail dans le *Toronto Star*, le 16 septembre, 1981, citation, **19**: 34, 35

**Godfrey, honorable John Morrow, sénateur (Rosedale)**

Bill C-42, **12**: 10-3, 14, 20-1

**Graham, honorable Bernard Alasdair, sénateur (The Highlands)**

Bill C-18, **3**: 8, 15-6

Bill C-42, **12**: 42, 44, 45

Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 11-4, 60

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 19-20

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **15**: 29, 30, 31, 35, 36; **18**: 12, 13; **19**: 13-4

**Grains, industrie**

Coûts de transport avec et sans tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, comparaison, **9**: 8

Exportation, statistiques et prévisions, **9**: 10, 16, 25

Grains destinés au marché intérieur, **9**: 9, 13, 23

Pourcentage de production destiné au secteur de transformation, **9**: 14, 15, 25

*Voir aussi*

Bill C-155

Bill C-155, teneur

Syndicat national des cultivateurs

Transport du grain de l'Ouest



**Grosart, Hon. Allister, Senator (Pickering)—Cont'd**Bill C-42—*Cont'd*Revenue dependency, **12**: 28, 29Right of the Corporation to decide what is necessary or incidental, **12**: 18-20, 31, 32, 33**Guay, Hon. Joseph-Philippe, Senator (St. Boniface)**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **32**: 14-5, 16, 23, 24**HAZCHEM (Hazardous Chemicals Action Code, United Kingdom), 14**: 14-5**Hague (The) Hijacking Convention (Convention on Unlawful Seizure of Aircraft)**Passengers and crew, release, **1**: 16, 25Prosecute extradite formula, **1**: 14-5**Hall (Emmett) Commission***See*

Grain Handling and Transportation Commission

**Hall (Noel) Report***See**Report of the Industrial Inquiry Commission into Canadian Railway Pension Plans (Benefits, Financing and Administration)***Handicapped**Electric wheelchair batteries, **6**: 25**Hanna, J., Vice-President, Finance and Administration, VIA Rail Canada Inc.**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **19**: 38**Harbour Commissions Act**Amendments proposed, **31**: 12*See also*

Bill C-92, subject-matter

**Harbours**Harbour commissions, **31**: 12

National harbours

Development

Co-operation and co-ordination, **31**: 28-9Environmental considerations, **31**: 29-30Provincial contributions, **31**: 21-2, 24-5Emergency repairs, **31**: 18Financial position, **31**: 13, 14, 16, 19-20, 22-3Halifax, N.S., **31**: 21, 23, 24, 27-8Number, **31**: 26

Saint John, N.B.

Development, **31**: 22-3, 24-6, 27-8Financial position, evaluation and proposal for improvement, **31**: 20-2, 23-4, 25Safety officers, **31**: 32Security and policing services, **31**: 13, 32-3Vancouver, B.C., **31**: 9, 10, 16, 19, 27Public harbours, **31**: 12, 31-2, 33Workers, safety, **31**: 32-3*See also*

Bill C-92, subject-matter

National Harbours Board

**Grange, Rapport***Voir*

Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga

**Gray, M. Ian, C.P. Air**Discours au sujet des télécommunications, citation, **16**: 5-6**Gray, M. J. T., président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **20**: 9-10, 14-5, 19, 21, 25-8, 32, 35-6Lettre à M. Innes, greffier du Comité, concernant les permis de circulation pour les employés du chemin de fer, **21A**: 1-2**Grosart, honorable Allister, sénateur (Pickering)**

Bill C-42

Administration financière, exempt de la Loi sur, **12**: 38, 39, 40Comptabilité des coûts, **12**: 24, 25Conseil d'administration, **12**: 34Droit de la Société de décider ce qu'elle estime utile, **12**: 18-20, 31, 32, 33Infractions aux règlements, **12**: 13, 14, 16-7, 33Inventions des employés, **12**: 40-1Obligation de desservir tout le Canada, **12**: 30Personnes de bonne foi, **12**: 35«Points saillants du Bill C-42», **12**: 17Procédure, **12**: 21, 25, 41, 43Provinces, obligation de se conformer à la Loi, **12**: 34Rapport, rédaction, **12**: 45, 46Responsabilité, **12**: 35, 36, 37Siège social, **12**: 35Société financièrement autonome, **12**: 28, 29Transgression d'un arrêt, **12**: 17-8Transporteurs publics, **12**: 37, 38Vérificateurs, **12**: 23, 28**Groupe de travail sur le service de train voyageurs, Rapport***Voir**Fin (La) d'un rêve?* Rapport du Groupe de travail du Parti progressiste-conservateur sur le service de train voyageurs**Groupe (Le) CSL Inc.**Information de base, **7**: 5

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, critiques

Administration, quantité de documentation, **7**: 21-2Fabricants, aucune obligation de rapporter la composition de nouveaux produits dangereux, **7**: 6, 17, 19, 20Marchandises dangereuses, portée de la définition, **7**: 6, 18Nettoyage, responsabilité conjointe et solidaire des frais, **7**: 6-11, 12, 18Poursuite des dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société, **7**: 6, 14, 16, 18Présomption de faute, **7**: 7, 8, 10-1, 18Répercussions économiques, **7**: 17-8Transporteurs, protection insuffisante, **7**: 6, 18Mémoire présenté ... relativement au Bill C-18, **7**: 5, 6, 7, 17-8Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, exemption proposée pour autocars, **7**: 22-3Transport des marchandises dangereuses, primes d'assurance, **7**: 13-4

**Hazardous products, transportation***See*

Transportation of dangerous goods

**Hazardous Products Act**Consumer markings, **8**: 24; **10**: 27; **13**: 17**Heads, John, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
Discussion, **20**: 10-23, 25-6, 33-4; **23**: 10-6, 25-6, 29-30; **27**: 32, 34-47; **28**: 29Statements, **27**: 32-4; **28**: 29, 30Testimony before House of Commons Transport Committee, quotation in *Canadian Press* release, position on, **27**: 33, 34, 35-6**Henderson, Darlene, Women's President, National Farmers Union**

Crowsnest Pass, certain issues relating to the

Discussion, **9**: 22, 27-8Statement, **9**: 6-11**Henderson, Ken, Director General, Railway Transportation, Transport Canada**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **16**: 21-2, 25-6, 28, 33-4**Hicks, Hon. Henry D., Senator (The Annapolis Valley)**Bill C-42, **12**: 41-2**Hijacking**

Agreements and Conventions on

Canada—Cuba, **1**: 11Hague (The) Hijacking Convention, **1**: 14-5, 16, 25Montreal Convention on Unlawful Interference with Civil Aviation, **1**: 14-5United States-Cuba, **1**: 11

Aircraft

Definition, **1**: 12-3Release, **1**: 6, 15, 20, 24-5

Defaulting state

Air carrier, penalty, **1**: 26, 27-8, 33-5; **2**: 7-8Definition, **1**: 7, 14-21, 22-5; **2**: 9-11Historical background, **1**: 17-8

Incidents

Bonn Declaration countries or aircraft, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29Canada or Canadian aircraft, **1**: 10Refugees, **1**: 17-8Statistics, **1**: 7, 11United States, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29Passengers and crew, release, **1**: 16, 20, 25; **2**: 9-10Prosecute extradite formula, **1**: 6, 14-21, 22-5*See also*

Air services, Prohibition of

Bill S-7

Hostage-taking

**Hillsdale, Ontario, train accident, 23: 5-9****Horsman, B.E., Vice-President, Operations, VIA Rail Canada Inc.**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **24**: 18, 19, 29**Guay, honorable Joseph-Philippe, sénateur (Saint-Boniface)**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **32**: 14-5, 16, 23, 24**Guide d'urgence pour matières dangereuses, Transports Canada**Définition, fonction, **8**: 10, 21, 22-3, 26, 28; **14**: 14-5Disponibilité, **8**: 4, 32; **14**: 15, 17-8**HAZCHEM (Hazardous Chemicals Action Code, Royaume-Uni), 14: 14-5****Hall (Emmett), Commission***Voir*

Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains

**Hall (Noel), Rapport***Voir**Rapport de la Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pensions des sociétés ferroviaires du Canada: prestations, financement et gestion***Handicapés**Fauteuil roulant électrique, batteries, **6**: 25**Hanna, M. J., vice-président des finances et de l'administration, VIA Rail Canada Inc.**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **19**: 38**Haye (La), Convention sur la piraterie aérienne***Voir*

Convention de La Haye sur les détournements d'avion

**Heads, M. John, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **20**: 10-23, 25-6, 33-4; **23**: 10-6, 25-6, 29-30; **27**: 32, 34-47; **28**: 29Exposés, **27**: 32-4; **28**: 29, 30Témoignage devant le Comité des Transports de la Chambre des communes, citation dans un communiqué de la *Presse canadienne*, position, **27**: 33, 34, 35-6**Henderson, Mme Darlene, présidente des femmes cultivatrices, Syndicat national des cultivateurs**

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives

Discussion, **9**: 22, 27-8Exposé, **9**: 6-11**Henderson, M. Ken, directeur général, Transport ferroviaire, Transports Canada**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **16**: 21-2, 25-6, 28, 33-4**Hicks, honorable Henry D., sénateur (The Annapolis Valley)**Bill C-42, **12**: 41-2

**Hostage-taking**

- United Nations Convention on, **1**: 9
- Venice Summit statement on diplomatic hostages, **1**: 8
- See also*
- Hijacking

**Huxley, T.F., Solicitor, Stelco Inc.; representative, Canadian Manufacturers' Association**

- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **11**: 9-11, 12, 13, 14-5, 16

**IATA**

- See*
- International Air Transport Association

**ICAO**

- See*
- International Civil Aviation Organization

**IMCO**

- See*
- Intergovernmental Maritime Consultative Organization

**Industrial Inquiry Commission into Canadian Railway Pension Plans**

- See*
- Report of the Industrial Inquiry Commission into Canadian Railway Pension Plans (Benefits, Financing and Administration)* (Hall (Noel) Report)

**Information and Emergency Response Centre, Transport Canada (CANUTEC)**

- Function, **3**: 12; **4**: 24; **14**: 15-6, 17, 18, 19

**Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)**

- Dangerous Goods Code, **4**: 15, 22; **10**: 11, 17-8, 24; **13**: 16

**Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by VIA Rail Canada Inc.**

- See*
- VIA Rail Canada Inc., Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by

**International Agreement for the Carriage of Dangerous Goods by Rail (CIM) and regulations (RID)**

- See under* European Economic Community

**International Air Service Transit Agreement**

- See under* International Civil Aviation Organization

**International Air Services Act, Prohibition of**

- See*
- Bill S-7

**International Air Transport Association (IATA)**

- Air carriers, passenger regulations, **1**: 28
- Restricted articles regulations
- Background information, **10**: 6, 7
- CFR 49, comparison with, **10**: 14, 15
- Definition and relationship with ICAO proposed regulations, **10**: 8, 13, 14; **13**: 14
- Recognition in Canada and abroad, **10**: 6, 7, 11-2, 13, 15, 24

Hillsdale, Ontario, accident de chemin de fer, **23**: 5-9

**Horsman, M. B. E., vice-président, Exploitation, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **24**: 18, 19, 29

**Huxley, M. T. F., avocat, Stelco Inc.; représentant, Association des manufacturiers canadiens**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **11**: 9-11, 12, 13, 14-5, 16

**Ile-du-Prince-Édouard**

- Chemins de fer, service-voyageurs, élimination, **17**: 33; **25**: 10, 11
- 33**: 5, 7, 8

**Institut canadien des comptables agréés**

- Bill C-42, recommandations concernant les vérificateurs, **12**: 21-2, 23, 25-6

**Interdiction de certains services aériens internationaux, Loi**

- Voir*
- Bill S-7

**International Railway Company of Canada, 22: 9, 14****Jeanes, M. David L., membre de Transport 2000 Canada**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
- Discussion, **18**: 30-2, 34-5, 42-5
- Exposé, **18**: 15-22

**Johnson, M. Ken, directeur, Bureau de la sécurité aérienne, Transports Canada**

- Bill C-163, **43**: 30, 36-40
- Bill C-163, teneur, **40**: 9-14, 19-24, 27-34; **42**: 17-20

**Justice, ministère**

- Bill S-7, transporteur aérien de l'état défaillant, amende, **1**: 33-5; **2**: 7-8
- Code sur le transport des marchandises dangereuses, examen des règlements par Section du Bureau du Conseil privé, **4**: 8, 10; **6**: 7; **13**: 8, 9, 11
- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, amendes, **4**: 23

**Kroeger, M. Arthur, sous-ministre, Transports Canada; secrétaire, ministère d'État au Développement économique**

- Bill C-155, **44**: 11-41, 43-8
- Bill C-155, teneur
- Discussion, **34**: 22, 24-5, 28, 30-5; **35**: 14-5, 21-2, 28; **37**: 6-11, 14-9; **38**: 7-38; **39**: 7-35
- Exposé, **34**: 22-4
- VIA Rail Canada Inc., lettre parue dans la revue *Quest*, citation, **18**: 17

**Lambton, M. J. W., président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Air Transport Association of Canada**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **10**: 7-22, 24



**International Air Transport Association (IATA)—Cont'd**Restricted articles regulations—*Cont'd*

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **10**: 6, 8-9, 10, 11-3, 14, 15, 16, 18-21, 24-5; **11**: 9

*See also*

Air Transport Association of Canada

**International Civil Aviation Organization (ICAO)**

ATAC, advisers to Canadian Delegation on Dangerous Goods Panel, **10**: 5, 7-8, 9

Aircraft definition, Chicago Convention, **1**: 13

Canada, headquarters state, **1**: 17

Chicago Convention, Draft Annex 18

Drafting, **10**: 6

Regulations, proposed

Canadian, American and international recognition expected, **10**: 8, 9, 13, 15, 23, 24, 25

Coming into force, timetable, **10**: 8

Definition and relationship with IATA regulations, **10**: 8, 13, 14; **13**: 14

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **10**: 9-11, 13, 14-5, 20, 24-5

United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations, relationship with, **10**: 13; **13**: 14; **14**: 37

Freedom-of-the-air provisions, **1**: 27-8

International Air Service Transit Agreement, **1**: 27

Montreal Convention on Unlawful Interference with Civil Aviation, prosecute extradite formula, **1**: 14-5

*See also*

Air Transport Association of Canada

**International Railway Company of Canada, 22: 9, 14****Jeanes, David L., Member of Transport 2000 Canada**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **18**: 30-2, 34-5, 42-5

Statement, **18**: 15-22

**Johnson, Ken, Director, Aviation Safety Bureau, Transport Canada**

Bill C-163, **43**: 30, 36-40

Bill C-163, subject-matter, **40**: 9-14, 19-24, 27-34; **42**: 17-20

**Justice Department**

Bill S-7, air carrier of defaulting state, penalty, **1**: 33-5; **2**: 7-8

Transportation of Dangerous Goods Act, fines, **4**: 23

Transportation of Dangerous Goods Code, review of regulations by Privy Council Office Section, **4**: 8, 10; **6**: 7; **13**: 8, 9, 11

**Kroeger, Arthur, Deputy Minister, Transport Canada; Secretary, Ministry of State for Economic Development**

Bill C-155, **44**: 11-41, 43-8

Bill C-155, subject-matter

Discussion, **34**: 22, 24-5, 28, 30-5; **35**: 14-5, 21-2, 28; **37**: 6-11, 14-9; **38**: 7-38; **39**: 7-35

Statement, **34**: 22-4

VIA Rail Canada Inc., letter in *Quest* magazine, quotation, **18**: 17

**Lambton, J.W., Chairman of the Dangerous Goods Committee, Air Transport Association of Canada**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **10**: 7-22, 24

**Langlois, honorable Léopold, sénateur (Grandville), vice-président du Comité (Fascicules #1-32); président du Comité (Fascicules #33-44)**

Bill C-18, **3**: 10, 12, 16, 17

Bill C-92, teneur

Contrats, procédure, **31**: 18

Motion, document annexé au procès-verbal, **31**: 4, 8

Procédure (président suppléant), **31**: 33

Saint-Jean, N.-B., port national, **31**: 20-1, 22, 25, 27-8

Société d'État, passage de l'annexe C à l'annexe D, procédure, **31**: 30, 31

Vancouver Chamber of Shipping, **31**: 9

Bill C-155

Discussion, **44**: 8-11, 25-6, 37

Procédure, **44**: 8, 11, 13-4, 25-9, 31, 33-4, 41-5, 48, 59

Bill C-155, teneur

Discussion, **34**: 5; **37**: 12; **38**: 5-7, 17, 19-20, 23, 25, 36; **39**: 34

Procédure, **34**: 5, 6, 14, 21, 22, 24, 26, 32, 35; **35**: 5, 13, 27, 29; **36**: 5, 8, 11, 15, 36, 39; **37**: 5, 11-3, 14, 15, 19, 20; **38**: 5-7, 8, 26, 27, 28; **39**: 7, 26, 35

Bill C-163

Articles, discussion, **43**: 23, 25-31, 35-6

Bureau, membres, **43**: 18-9

Procédure, **43**: 10-1, 17, 20-7, 29-33, 37-40, 45-7

Rédaction, **43**: 10, 14-7, 19-22, 40-6

Bill C-163, teneur

Discussion, **40**: 8-10, 13, 17, 22-3, 25, 30-1, 33-5; **41**: 9

Procédure, **40**: 5, 12, 19, 26, 27, 28, 30, 35; **41**: 5, 14, 15-6; **42**: 8, 9, 11, 17, 20, 23, 25

Bill S-7, **1**: 14, 16-9, 21-3, 24, 29, 30, 32-3, 35

Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, certaines questions relatives, **29**: 14, 25, 27, 28

Hillsdale, Ontario, accident de chemin de fer, **23**: 8

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **8**: 19, 25, 26; **10**: 20, 21, 22; **11**: 13, 15

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Aiguillage, frais, **20**: 21; **21**: 18; **23**: 19-20; **27**: 36

AMTRAK (États-Unis), **27**: 19, 31

*Atlantic Limited*, **21**: 20

C.P. Rail, **22**: 12, 17, 26

Contrats, négociations, **27**: 34

Contrats à prix ferme, **24**: 29

Documents demandés par le Comité, **24**: 9, 10, 13

Facturation, méthodologie, **24**: 26, 27; **27**: 35, 36

Gares intermodales, **27**: 26

Matériel, **21**: 18; **27**: 43

Procédure, **20**: 36; **27**: 6, 31, 32, 34, 38, 45, 46; **33**: 5, 7, 8, 9, 11, 12

Procédures judiciaires, **21**: 7, 21

Service transcontinental à haute vitesse, possibilité, **27**: 25

Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaires, **23**: 27, 29

Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **24**: 24, 27, 28

Versements à CN, montants, **33**: 6

Voies, entretien, frais, **27**: 39

**Lawless, M. R. E., président, CN Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **25**: 9-22, 24-31

Exposé, **25**: 5-9

**Leblanc, honorable Fernand-E., sénateur (Saurel)**

Bill C-42, **12**: 21-3, 25-7

**Langlois, Hon. Léopold, Senator (Grandville), Committee Deputy Chairman (Issues #1-32); Committee Chairman (Issues #33-44)**

Bill C-18, **3**: 10, 12, 16, 17

Bill C-92, subject-matter

Contracts, procedure, **31**: 18

Crown corporation, shift from Schedule C to Schedule D, procedure, **31**: 30, 31

Motion, document appended to proceedings, **31**: 4, 8

Procedure (Acting Chairman), **31**: 33

Saint John, N.B., national harbour, **31**: 20-1, 22, 25, 27-8

Vancouver Chamber of Shipping, **31**: 9

Bill C-155

Discussion, **44**: 8-11, 25-6, 37

Procedure, **44**: 8, 11, 13-4, 25-9, 31, 33-4, 41-5, 48, 59

Bill C-155, subject-matter

Discussion, **34**: 5; **37**: 12; **38**: 5-7, 17, 19-20, 23, 25, 36; **39**: 34

Procedure, **34**: 5, 6, 14, 21, 22, 24, 26, 32, 35; **35**: 5, 13, 27, 29; **36**: 5, 8, 11, 15, 36, 39; **37**: 5, 11-3, 14, 15, 19, 20; **38**: 5-7, 8, 26, 27, 28; **39**: 7, 26, 35

Bill C-163

Board members, **43**: 18-9

Clauses, discussion, **43**: 23, 25-31, 35-6

Drafting, **43**: 10, 14-7, 19-22, 40-6

Procedure, **43**: 10-1, 17, 20-7, 29-33, 37-40, 45-7

Bill C-163, subject-matter

Discussion, **40**: 8-10, 13, 17, 22-3, 25, 30-1, 33-5; **41**: 9

Procedure, **40**: 5, 12, 19, 26, 27, 28, 30, 35; **41**: 5, 14, 15-6; **42**: 8, 9, 11, 17, 20, 23, 25

Bill S-7, **1**: 14, 16-9, 21-3, 24, 29, 30, 32-3, 35

Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the, **29**: 14, 25, 27, 28

Hillsdale, Ontario, train accident, **23**: 8

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **8**: 19, 25, 26; **10**: 20, 21, 22; **11**: 13, 15

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

AMTRAK (United States), **27**: 19, 31

*Atlantic Limited*, **21**: 20

Billing methodology, **24**: 26, 27; **27**: 35, 36

C.P. Rail, **22**: 12, 17, 26

Contracts, negotiations, **27**: 34

Court proceedings, **21**: 7, 21

Documents requested by Committee, **24**: 9, 10, 13

Equipment, **21**: 18; **27**: 43

Fixed price contracts, **24**: 29

High speed transcontinental service, feasibility, **27**: 25

Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **24**: 24, 27, 28

Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **23**: 27, 29

Payments to CN, amounts, **33**: 6

Procedure, **20**: 36; **27**: 6, 31, 32, 34, 38, 45, 46; **33**: 5, 7, 8, 9, 11, 12

Stations, intermodal, **27**: 26

Switching charges, **20**: 21; **21**: 18; **23**: 19-20; **27**: 36

Track maintenance costs, **27**: 39

**Last (The) Straw. Report of the Progressive Conservative Party Task Force on Rail Passenger Service**

Findings, conclusions and recommendations, **16**: 11; **17**: 6-8, 13, 15, 20, 21-2, 29-31, 32-3, 40-1

Quotations, **15**: 32; **17**: 21, 30, 40; **19**: 19-20

**Lawless, R.E., President, CN Rail**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **25**: 9-22, 24-31

**Leblanc, honorable Fernand-E., sénateur (Saurel)—Cont'd**

Bill C-155, **44**: 8, 10-2, 14, 16-7, 26, 36-7

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

CCT, décisions rescindées par le gouverneur en conseil, **20**: 7, 8

Coûts, système de répartition, comparaison avec AMTRAK (États-Unis), **15**: 28

Documents demandés par le Comité, **24**: 12

Économies afférentes aux réductions de service, **15**: 29

Horaires dès le 15 novembre, 1981, **15**: 11

Procédure, **18**: 6; **19**: 5

Subventions, **15**: 28-9

*Toronto Star*, document ébruité, **15**: 27, 28

Transport 2000 Canada, **18**: 13, 14

**Lefebvre, M. Denis, avocat-conseil général, Transports Canada**

Bill C-155, **44**: 26, 36-7

**Le Moynes, honorable Jean, sénateur (Rigaud)**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **33**: 8-9

**Lindsay, M. Gordon, vice-président, Affaires gouvernementales, Air Transport Association of Canada**

Bill C-163, teneur, **42**: 20

**Livestock Markets Association of Canada**

Sociétés ferroviaires, épuisement prévu des wagons, **9**: 9

**Loi nationale sur les transports**

*Voir*

Transports, Loi nationale

**Loi sur l'aéronautique**

*Voir*

Aéronautique, Loi

**Loi sur l'interdiction de certains services aériens internationaux**

*Voir*

Bill S-7

**Loi sur la marine marchande du Canada**

*Voir*

Marine marchande du Canada, Loi

**Loi sur la Société canadienne des postes**

*Voir*

Bill C-42

**Loi sur le Bureau canadien de la sécurité aérienne**

*Voir*

Bill C-163

Bill C-163, teneur

**Loi sur le Conseil des ports nationaux**

*Voir*

Conseil des ports nationaux, Loi

**Loi sur le transport des marchandises dangereuses**

*Voir*

Bill C-18

Transport des marchandises dangereuses, Loi

**Lawless, R.E., President, CN Rail—Cont'd**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by—*Cont'd*  
Statement, **25**: 5-9

**Leblanc, Hon. Fernand-E., Senator (Saurel)**

Bill C-42, **12**: 21-3, 25-7

Bill C-155, **44**: 8, 10-2, 14, 16-7, 26, 36-7

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

CTC decisions rescinded by Governor in Council, **20**: 7, 8

Costing system, AMTRAK (United States), comparison, **15**: 28

Documents requested by Committee, **24**: 12

Procedure, **18**: 6; **19**: 5

Savings attributable to cutbacks, **15**: 29

Schedules as of November 15, 1981, **15**: 11

Subsidies, **15**: 28-9

*Toronto Star*, leaked document, **15**: 27, 28

Transport 2000 Canada, **18**: 13, 14

**Lefebvre, Denis, General Counsel, Transport Canada**

Bill C-155, **44**: 26, 36-7

**Le Moyne, Hon. Jean, Senator (Rigaud)**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **33**: 8-9

**Lindsay, Gordon, Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada**

Bill C-163, subject-matter, **43**: 20

**Livestock Markets Association of Canada**

Railway companies, projected depletion of railcars, **9**: 9

**Macdonald, Hon. John M., Senator (Cape Breton)**

Bill C-42, procedure (Acting Chairman), **12**: 7

Bill C-155, **44**: 42

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 54-6

**MacDougall, D. Bruce, Q.C., Paterson, MacDougall, Barristers and Solicitors; Canadian Bar Association**

Bill C-163, subject-matter

Discussion, **42**: 9-17

Statement, **42**: 8-9

**McElman, Hon. Charles, Senator (Nashwaak Valley)**

Bill C-18, **3**: 17

Bill C-42, **12**: 42, 46

Bill C-155, subject-matter, **37**: 13

Bill C-163, subject-matter, **40**: 20, 24-6, 29-30, 32-5; **41**: 7-9, 14, 15

Bill S-7, **1**: 10-1, 23, 24, 30-1, 32; **2**: 10-1

Crowstest Pass, certain issues relating to the, **9**: 27

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 10-1, 15, 21, 24-30

House of Commons—Senate, rules, comparison, **15**: 7, 8

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **6**: 15; **8**: 27; **10**: 15, 20, 21, 22, 25, 26-7; **11**: 17, 18-9

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

*Atlantic Limited*, **16**: 23

Costing information, availability, **17**: 40, 41; **19**: 19-20, 21; **20**: 20, 21

**Loi sur le transport du grain de l'Ouest**

*Voir*

Bill C-155

Bill C-155, teneur

**Loi sur les chemins de fer**

*Voir*

Chemins de fer, Loi

**Loi sur les Commissions de port**

*Voir*

Commissions de port, Loi

**Loi sur les explosifs**

*Voir*

Explosifs, Loi

**Loi sur les normes des prestations de pension**

*Voir*

Normes des prestations de pension, Loi

**Loi sur les pêcheries**

*Voir*

Pêcheries, Loi

**Loi sur les ports et jetées de l'État**

*Voir*

Ports et jetées de l'État, Loi

**Loi sur les textes réglementaires**

*Voir*

Textes réglementaires, Loi

**Macdonald, honorable John M., sénateur (Cap Breton)**

Bill C-42, procédure (président intérimaire), **12**: 7

Bill C-155, **44**: 42

Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 54-6

**MacDougall, M. D. Bruce, c.r., Paterson, MacDougall, avocats; Association du Barreau canadien**

Bill C-163, teneur

Discussion, **42**: 9-17

Exposé, **42**: 8-9

**McElman, honorable Charles, sénateur (Nashwaak Valley)**

Bill C-18, **3**: 17

Bill C-42, **12**: 42, 46

Bill C-155, teneur, **37**: 13

Bill C-163, teneur, **40**: 20, 24-6, 29-30, 32-5; **41**: 7-9, 14, 15

Bill S-7, **1**: 10-1, 23, 24, 30-1, 32; **2**: 10-1

Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 7, 8

Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 10-1, 15, 21, 24-30

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **6**: 15; **8**: 27; **10**: 15, 20, 21, 22, 25, 26-7; **11**: 17, 18-9

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 27

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par *Atlantic Limited*, **16**: 23



- McElman, Hon. Charles, Senator (Nashwaak Valley)—Cont'd**  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by—*Cont'd*  
 Exchange of opinions with the Honourable Senator Riley, **17**: 41  
 Fredericton, N.B., **16**: 34-5  
 Future cutbacks, **17**: 35, 36-7  
 Hearings, timing, **15**: 46  
 Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **17**: 37, 38, 39, 40  
 Procedure, **18**: 13, 22-3; **19**: 16  
 Statistical conversion, **18**: 17
- McInenly, Peter, Director, Legal Services Branch, Canada Post**  
 Bill C-42, **12**: 14-6, 18-9, 34, 40-1
- Mackenzie River, water transportation report**  
*See under* Canadian Transport Commission
- McNeil, J.A.D., Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **27**: 36
- Magee, J.A., Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**  
 Hillsdale, Ontario, train accident  
 Discussion, **23**: 7-8, 9  
 Statement, **23**: 6-7  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **23**: 5, 19, 21, 23-4, 28, 31
- Maine (United States)**  
 VIA passenger service, abandonment, **15**: 46; **16**: 14, 15-6; **19A**: 4; **21**: 19, 20
- Manitoba government**  
 Crowsnest Pass statutory rate, **9**: 20-1
- Mann, Richard C., Chairman, Vancouver Board of Trade**  
 Letter to the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, concerning Bill C-92, quotation, **31**: 10
- Manzo, A.P., Past Chairman of the Dangerous Goods Committee, Air Transport Association of Canada**  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **10**: 12, 13, 15, 19
- Marathon Realty Company Limited, 9**: 18-9
- Maritime Freight Rates Act, 9**: 27
- Maritime provinces**  
 Potato transport by rail, **9**: 19
- Marshall, Hon. Jack, Senator (Humber-St. George's-St. Barbe), Committee Deputy Chairman (Issues 34-44)**  
 Bill C-155, **44**: 44  
 Bill C-155, subject-matter, **34**: 5, 24-5; **35**: 13; **36**: 11; **37**: 16-7; **38**: 7, 15, 22, 27, 30, 32-6, 38  
 Bill C-163, subject-matter, **40**: 9-10, 13-6, 17, 20-2, 27; **41**: 9-11; **42**: 9-11, 13, 16-7, 23  
 Bill S-7, **2**: 7, 8
- McElman, honorable Charles, sénateur (Nashwaak Valley)—Suite**  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport—*Suite*  
 Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **17**: 40, 41; **19**: 19-20, 21; **20**: 20, 21  
 Conversion des statistiques, **18**: 17  
 Échange d'opinion avec l'honorable sénateur Riley, **17**: 41  
 Fredericton, N.-B., **16**: 34-5  
 Procédure, **18**: 13, 22-3; **19**: 16  
 Réductions de service à l'avenir, **17**: 35, 36-7  
 Séances, échéancier, **15**: 46  
 Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **17**: 37, 38, 39, 40
- McInenly, M. Peter, directeur, Division des services juridiques, Postes Canada**  
 Bill C-42, **12**: 14-6, 18-9, 34, 40-1
- Mackenzie, fleuve, rapport sur le transport maritime**  
*Voir sous* Commission canadienne des transports
- McNeil, M. J.A.D., chef, Application et définition des systèmes, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **27**: 36
- Magee, M. J.A., président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**  
 Hillsdale, Ontario, accident de chemin de fer  
 Discussion, **23**: 7-8, 9  
 Exposé, **23**: 6-7  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **23**: 5, 19, 21, 23-4, 28, 31
- Maine (États-Unis)**  
 VIA, service-voyageurs, élimination, **15**: 46; **16**: 14, 15-6; **19A**: 4; **21**: 19, 20
- Manitoba, gouvernement**  
 Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire, **9**: 20-1
- Mann, M. Richard C., président, Vancouver Board of Trade**  
 Lettre à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, au sujet du Bill C-92, citation, **31**: 10
- Manzo, M. A.P., ancien président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Air Transport Association of Canada**  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **10**: 12, 13, 15, 19
- Marathon Realty Company Limited, 9**: 18-9
- Marchandises dangereuses, transport**  
*Voir*  
 Transport des marchandises dangereuses
- Marine marchande du Canada, Loi**  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, règlements, comparaison, **4**: 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5  
 Sécurité, règlements, **31**: 31, 32, 33

- Marshall, Hon. Jack, Senator (Humber-St. George's-St. Barbe), Committee Deputy Chairman (Issues 34-44)—Cont'd**  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **4**: 14, 15, 16, 19, 20; **6**: 8, 10, 23, 24  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Chairman of VIA, terms of reference, **19**: 17  
 Cross-subsidization in terms of service to isolated communities, **16**: 29  
 Cutbacks in service, **16**: 30; **17**: 9, 11; **32**: 10-1  
 Documents requested by Committee, **24**: 14  
 Hearings, timing, **15**: 46  
 Interim report, **32**: 10, 11  
 Losses covered in the estimates, **19**: 18  
 Newfoundland train service, abandonment, **16**: 27-9; **17**: 11-2; **32**: 12  
 Point of privilege, **32**: 15  
 Procedure, **17**: 12, 15; **18**: 11, 18, 23; **32**: 13  
 Rail passenger service, future, **32**: 11  
 Subsidies, maintenance of airports, **16**: 31  
 Task Force on Canadian Unity, recommendations, **16**: 27  
 Transport 2000 Canada, **18**: 14
- Mayes, R.R., Associate Executive Director, Canadian Trucking Association**  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter  
 Discussion, **8**: 14, 16-7, 19, 20, 23-32  
 Statement, **8**: 5-9
- Mazankowski, Hon. Don, M.P. (Vegreville)**  
 Bill C-25, 1st Session, 31st Parliament, **3**: 6, 7, 8, 9  
 House of Commons—Senate, rules, comparison, **15**: 8  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Discussion, **17**: 9-13, 15-8, 21-41  
 Statement, **17**: 5-8
- Michigan Passenger Foundation (United States)**  
 AMTRAK passengers, surveys of, **27A**: 1, 3, 4, 5, 6  
 Function and funding, **27**: 7
- Minister (The) of Transport of Quebec, the Attorney General of Quebec, the Town of Mont-Laurier, Laurentian Regional Development Committee, Corporation of the Village of Parent, Municipal Corporation of the Town of Senneterre, Laurentian Tourist Association v. The Attorney General of Canada, the Minister of Transport of Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited, Canadian National Railway, 21: 5-7, 19, 21-2, 25; 22: 6-8, 17, 20; 26: 11-2**
- Miscellaneous Estimates, House of Commons Standing Committee**  
 Bill C-42, study, **12**: 8, 10, 17, 21-2
- Mississauga Railway Accident Inquiry (Grange Report), 3: 13, 16; 4: 9; 6: 20, 21, 22; 11: 6**
- Modern Railways, 18: 15-6**
- Molgat, Hon. Gildas L., Senator (Ste. Rose)**  
 Bill S-7, **1**: 31, 33-5; **2**: 10  
 Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 18, 19, 24, 25  
 Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 44-50, 53, 57-8, 60
- Maritimes, provinces**  
 Pommes de terre, transport par rail, **9**: 9, 19
- Marshall, honorable Jack, sénateur (Humber—Saint-Georges—Sainte-Barbe), vice-président du Comité (Fascicules #34-44)**  
 Bill C-155, **44**: 44  
 Bill C-155, teneur, **34**: 5, 24-5; **35**: 13; **36**: 11; **37**: 16-7; **38**: 7, 15, 22, 27, 30, 32-6, 38  
 Bill C-163, teneur, **40**: 9-10, 13-6, 17, 20-2, 27; **41**: 9-11; **42**: 9-11, 13, 16-7, 23  
 Bill S-7, **2**: 7, 8  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **4**: 14, 15, 16, 19, 20; **6**: 8, 10, 23, 24  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Commission sur l'unité canadienne, recommandations, **16**: 27  
 Documents demandés par le Comité, **24**: 14  
 Pertes couvertes dans les prévisions budgétaires, **19**: 18  
 Président de VIA, mandat, **19**: 17  
 Procédure, **17**: 12, 15; **18**: 11, 18, 23; **32**: 13  
 Question de privilège, **32**: 15  
 Rapport provisoire, **32**: 10, 11  
 Réductions de service, **16**: 30; **17**: 9, 11; **32**: 10-1  
 Séances, échéancier, **15**: 46  
 Services ferroviaires voyageurs, avenir, **32**: 11  
 Subventions, entretien des aéroports, **16**: 31  
 Subventions de recoupement en ce qui concerne le service aux collectivités isolées, **16**: 29  
 Terre-Neuve, service de chemin de fer, élimination, **16**: 27-9; **17**: 11-2; **32**: 12  
 Transport 2000 Canada, **18**: 14
- Mayes, M. R.R., directeur exécutif associé, Association canadienne du camionnage**  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur  
 Discussion, **8**: 14, 16-7, 19, 20, 23-32  
 Exposé, **8**: 5-9
- Mazankowski, honorable Don, député (Vegreville)**  
 Bill C-25, 1re session, 31e législature, **3**: 6, 7, 8, 9  
 Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 8  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Discussion, **17**: 9-13, 15-8, 21-41  
 Exposé, **17**: 5-8
- Messageries CN**  
 Voir  
 Messageries du Canadien National
- Messageries du Canadien National**  
 Accord patronal-syndical, **5**: 13, 31, 34-5, 56  
 CCT, rapport avec, **5**: 26, 27-8, 42-3  
 Camionnage  
 Camionneurs locaux, ententes, **5**: 7, 10, 17-8, 41-3, 44, 55-6  
 Entre terminus, **5**: 15-6, 17  
 Filiales, **5**: 16, 57  
 Québec, **5**: 15, 16, 17  
 Transporteurs privés, **5**: 17, 53  
 Transports Nationaux du Canada Limitée, **5**: 19-20, 21  
 Camionnées incomplètes (LTL), service  
 Définition et historique, **5**: 6, 7, 17, 57  
 Rapidex et petits colis, comparaison, **5**: 17, 18

**Molgat, Hon. Gildas L., Senator (Ste. Rose)—Cont'd**

- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, Draft Code IV, definition, **10: 22**
- IATA standards, **10: 19**
- Industry, recommendations to Transport Canada, **8: 18, 19, 20; 10: 15-6, 17, 20, 26**
- Placards and labelling, **8: 24, 25; 10: 26**
- Poison placards, **8: 21**
- Procedure, **10: 23**
- Role of Committee, **10: 16, 17, 26**

**Molson, Hon. Hartland de M., Senator (Alma)**

- Bill C-155, **44: 32, 38**
- Bill C-163, subject-matter, **40: 27-8**

**Montgomery, D.W., Director, Government Relations and Legislation, Canadian Manufacturers' Association**

- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **11: 11**

**Montreal and Western Railway Company**

- See*
- Act to confirm an agreement..., S.C. 1890, 53 Victoria, chap. 67

**Montreal Convention on Unlawful Interference with Civil Aviation**

- See under* International Civil Aviation Organization

**Muir, Hon. Robert, Senator (Cape Breton-The Sydneys)**

- Bill C-18, **3: 13, 14, 15, 16**
- Bill C-92, subject-matter, **31: 8, 9**
- Bill C-155, **44: 58**
- Bill C-155, subject-matter, **34: 25; 35: 17-8, 20, 26-7; 38: 15-20, 22, 26-7, 36-8**
- Bill S-7, **1: 26-9, 31, 33-5; 2: 7-8**
- Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9: 25, 26**
- Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5: 10, 30-9, 57, 58, 60**
- House of Commons—Senate, rules, comparison, **15: 8**
- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter
  - Advisory councils, **4: 22**
  - Batteries, **6: 26**
  - Carriers, protection, **7: 9**
  - Disclosure of information, **7: 19, 20**
  - Doctors, **6: 23**
  - Industry, criticism of the Act, **4: 23**
  - Presumption of guilt, **7: 12**
  - Propane gas, **6: 18, 19**
  - Prosecution of corporation officers, directors or agents, **7: 16**
  - Provinces, application, **4: 20-1, 24, 25-6**
  - Railway derailments, **6: 21**
  - Regulations, interpretation, **4: 23, 24**
  - Socio-economic impact, **7: 17-8**
  - Tankers, **4: 21-2; 6: 11-5**
  - Transport by an individual for personal use, **4: 28-9**
- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **15: 26; 17: 17; 18: 22, 23, 24; 21: 9-10**

**Murray, D.I., Chief, Special Costing Studies, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **20: 21, 28-9; 27: 38-9, 43**

**Messageries du Canadien National—Suite**

- Camionées incomplètes (LTL), service—Suite
  - Rentabilité, **5: 17, 18**
  - Système d'information électronique, **5: 7, 8, 18, 24**
- Chronicle-Herald (The) and The Mail-Star*, 20 novembre 1980, éditorial, **5: 33**
- Colis transportés, histoire statistique, **5: 6, 7, 46-7**
- Concurrence
  - Camionnage, industrie, **5: 6, 7, 14-5, 18-9, 31-2, 33, 57**
  - Greyhound, autobus, **5: 48-9**
- Déficit
  - Évalué, 1980, 1981, **5: 7, 23, 28, 39, 45**
  - Maritimes, provinces, évaluation, **5: 40-1**
  - Statistiques, 1970, 1976, 1979, **5: 6, 7, 28, 45**
  - Terre-Neuve, évaluation, **5: 39**
- Dépenses en capital et montant des recettes envisagées, 1981, **5: 22-3**
- Employés
  - Gestion, réduction du personnel, **5: 37**
  - Histoire statistique, **5: 6, 7**
  - Local 14, annonce, *North Halifax Chronicle-Herald*, **5: 35**
  - Réductions 1981, **5: 9, 10, 21, 22, 36, 57**
  - Salaires perdus, provinces maritimes, **5: 58-9**
  - Sécurité d'emploi, programme, **5: 9, 10, 13-4, 22, 35-6, 56**
- Historique, **5: 6-10, 19-20, 43-4, 45, 46**
- Programmes de soutien mis en oeuvre, **5: 7-8**
- Rapidex, **5: 6, 7, 8, 16-7, 18, 23, 27, 57**
- Rapidex Air, **5: 7, 15**
- Rentabilité, **5: 23, 57-8**
- Service, qualité, **5: 10, 14, 24, 27-8, 40, 41-2**
- Service rail-route et transport par conteneur, rapport avec, **5: 43, 46-7**
- Terminus, fermetures
  - Provinces maritimes, **5: 9, 13-4, 40, 41-2, 43, 44, 54-5, 59**
  - Statistiques, historique et avenir, **5: 7, 8, 9, 17, 47**
- Transport par train, par camion, comparaison, **5: 50-1**
- Transports Nationaux du Canada Limitée, rapport avec, **5: 19-20, 21**
- Voir aussi*
- Camionnage
- Chemins de fer nationaux du Canada

**Michigan Passenger Foundation (États-Unis)**

- AMTRAK, voyageurs, enquêtes, **27A: 1, 3, 4, 5, 6**
- Fonction et financement, **27: 7**

*Ministre (Le) des Transports du Québec, le procureur général du Québec, la Ville de Mont-Laurier, le Conseil régional de développement des Laurentides, la Corporation du Village de Parent, la Corporation municipale de la Ville de Senneterre, l'Association touristique des Laurentides c. Le Procureur général du Canada, le ministre des Transports du Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadien Pacifique Limitée, les Chemins de fer nationaux du Canada, 21: 5-7, 19, 21-2, 25; 22: 6-8, 17, 20; 26: 11-2*

**Mississauga, enquête sur l'accident de chemin de fer**

- Voir*
- Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga

*Modern Railways*, 18: 15-6

**Molgat, honorable Gildas L., sénateur (Ste-Rose)**

- Bill S-7, **1: 31, 33-5; 2: 10**



**NFU***See*

National Farmers Union

**NTCL***See*

Northern Transportation Company Limited

**Nasi, W.S., Assistant Director, Rail Services Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **20**: 30-1, 33; **23**: 28, 29**National Farmers Union (NFU)**

Crowsnest Pass statutory rate

Alternatives proposed by others, assessment of

Alberta government, **9**: 20-1Crowsnest Pass statutory rate benefit proposals, **9**: 8, 21-2, 26-7Grain and livestock secondary industry, **9**: 9, 14, 26Hall (Emmett) Commission, **9**: 8-9, 14, 15, 22, 23Manitoba government, **9**: 20-1Open-market advocates, **9**: 25-6Saskatchewan government, **9**: 12, 20

Recommendations

Expansion to include other agricultural commodities, **9**: 5, 11, 13, 14, 15, 20Guarantee of perpetuity for existing rate structure, **9**: 5, 11, 12-3, 14, 15

Repeal, economic impact

Alberta Wheat Pool study, **9**: 8Competitive position in world grain market, **9**: 10, 17, 24, 26Eastern Canadian manufacturing industries, **9**: 16Elevator companies, **9**: 22, 24Farm value of raw products, **9**: 9Farmers' incomes, **9**: 7, 8, 19Multiplier effect, **9**: 8, 16Rail transportation costs, **9**: 7-8, 14, 19, 23Trucking costs, **9**: 10, 22Definition, philosophy, **9**: 7, 21

Railway companies

Canadian National Railways

Evaluation, **9**: 17Nationalization, **9**: 5, 11, 13

Canadian Pacific Limited

Agreements in perpetuity, **9**: 13-4Coalmining interests, **9**: 16Corporate structure, **9**: 18-9, 27NFU class action against, **9**: 14-5Nationalization, **9**: 5, 11, 13-4

Criticisms of

Profit orientation, **9**: 8, 10, 11, 17, 19, 23Service, **9**: 9, 14-5, 17, 19, 25-6

Crowsnest Pass statutory rate repeal, consequences

Branch line rationalization, **9**: 10, 22, 23-4Compensatory and variable rates, **9**: 7-8, 9, 12, 13, 15, 19, 22-4Rail transportation system, **9**: 14, 16, 19

Domestic grains and livestock, transport

Freight rates, **9**: 13, 23Rolling stock and railcars, **9**: 9Federal investments and subsidies, **9**: 9, 10, 12, 15-6, 17-9Recommendation, nationalization of, **9**: 5, 11, 13, 17-9**National Harbours Board**Crown Corporation, transformation into, **31**: 12**Molgat, honorable Gildas L., sénateur (Ste-Rose)—Suite**Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 44-50, 53, 57-8, 60

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

ATAI, normes, **10**: 19Affiches, poison, **8**: 21Affiches et étiquetage, **8**: 24, 25; **10**: 26Code provisoire IV, définition, **10**: 22Industrie, recommandations à Transports Canada, **8**: 18, 19, 20; **10**: 15-6, 17, 20, 26Procédure, **10**: 23Rôle du Comité, **10**: 16, 17, 26Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 18, 19, 24, 25**Molson, honorable Hartland de M., sénateur (Alma)**Bill C-155, **44**: 32, 38Bill C-163, teneur, **40**: 27-8**Montgomery, M. D.W., directeur, Service de la législation et des relations avec le gouvernement, Association des manufacturiers canadiens**Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **11**: 11**Montréal, Convention sur l'ingérence illégale dans l'aviation civile***Voir sous* Organisation de l'aviation civile internationale**Montreal and Western Railway Company***Voir*

Acte ratifiant une convention ..., S.C. 1890, 53 Victoria, chap. 67

**Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys)**Bill C-18, **3**: 13, 14, 15, 16Bill C-92, teneur, **31**: 8, 9Bill C-155, **44**: 58Bill C-155, teneur, **34**: 25; **35**: 17-8, 20, 26-7; **38**: 15-20, 22, 26-7, 36-8Bill S-7, **1**: 26-9, 31, 33-5; **2**: 7-8Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 8Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 10, 30-9, 57, 58, 60

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Batteries, **6**: 26Chemins de fer, déraillements, **6**: 21Comités consultatifs, **4**: 22Communication des renseignements, **7**: 19, 20Gaz propane, **6**: 18, 19Industrie, critiques de la Loi, **4**: 23Médecins, **6**: 23Navires-citernes, **4**: 21-2; **6**: 11-5Poursuite des dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société, **7**: 16Présomption de faute, **7**: 12Provinces, application, **4**: 20-1, 24, 25-6Règlements, interprétation, **14**: 23, 24Répercussions socio-économiques, **7**: 17-8Transport par un particulier pour usage personnel, **4**: 28-9Transporteurs, protection, **7**: 9Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 25, 26

**National Harbours Board—Cont'd**Refinancing, **31**: 13, 19*See also*

Canada Ports Corporation

National Harbours Board Act

**National Harbours Board Act**

Amendments proposed

Board of directors, **31**: 12, 15, 28Contracts, spending limits, **31**: 12-3, 14-5, 17, 18-9, 28Crown Corporation, transformation into, **31**: 12, 14, 16-7, 30-1Funds, central banking concept, **31**: 16, 27Local port corporations, creation, **31**: 13, 28Reaction to, **31**: 4, 7-8, 9, 10, 13-4, 15, 16; **31A**: 1-4Regional advisory councils, creation, **31**: 26-7, 28, 29Historical background, **31**: 12Police, provisions concerning, **31**: 13Transportation and storage of dangerous goods, regulations, **31**: 31*See also*

Bill C-92, subject-matter

**National Sea Products**Sydney, N.S., CN Express terminal closing, effect, **5**: 39, 55**National Transportation Act**CTC decisions, appeal provisions, **28**: 33, 34Interpretation, **5**: 12, 27Proclamation, **4**: 7, 26Section 45 — Jurisdiction, **22**: 8Section 47 — Jurisdiction of Commission as to Agreement, **22**: 8Section 48 — Commission may act upon its own motion, **22**: 8

Section 64 (1) — Governor in Council may vary or rescind

Committee recommendation, **30**: xi, 6; **32**: 27

Interpretation

Intent, **15**: 15, 23-5; **17**: 7, 32; **19A**: 1; **20**: 5-7, 8; **21**: 6, 21; **26**: 5, 7Overview, **15**: 11; **16**: 8, 12-3; **17**: 5, 27, 29, 36; **19**: 11, 27; **30**: 3, 4, 5-6; **32**: 26, 27Text, **15**: 24; **30**: 35Use by Governor in Council to rescind CTC decisions, historical background, **15**: 23; **20**: 7-9*See also*

Order in Council P.C. 1981-2171

**Neiman, Hon. Joan, Senator (Peel)**Bill S-7, **1**: 8-9, 22, 29**New Brunswick and Canada Railroad Company***See*

Act further to amend the Acts ..., S.C. 1883, 46 Victoria, Chap. 59

**New Brunswick Railway Company, 22: 9***See also*

Act further to amend the Acts ..., S.C. 1883, 46 Victoria, Chap. 59

**Newfoundland**Railway passenger service, abandonment, **15**: 11, 43; **16**: 27-8; **17**: 11, 33; **18**: 38; **20**: 27; **25**: 9-10, 11, 31; **32**: 12, 16; **33**: 7, 8*See also under* Canadian National Railways**Muir, honorable Robert, sénateur (Cape Breton-The Sydneys)—Suite**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **15**: 26; **17**: 17; **18**: 22, 23, 24; **21**: 9-10**Murray, M. D.I., chef, études spéciales sur l'établissement du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **20**: 21, 28-9; **27**: 38-9, 43**Nasi, M. W.S., directeur adjoint, analyse des services ferroviaires, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **20**: 30-1, 33; **23**: 28, 29**National Sea Products**Sydney, N.-É., fermeture de terminus Messageries CN, effet, **5**: 39, 55**Nations unies**

Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses, recommandations

Adoption partielle par le gouvernement des États-Unis, **13**: 14-5; **14**: 36

Affiches et étiquetage

Numéros d'identité, **8**: 14, 22, 23, 26; **10**: 8, 9-10; **14**: 9-10Présentation, **8**: 26-7; **13**: 15-6; **14**: 9-10CEE, règlements sur le transport des marchandises dangereuses, rapport avec, **14**: 35, 36-7Canada, représentation, **13**: 15Information de base, **14**: 37OACI, règlements proposés, rapport, **10**: 13; **13**: 14; **14**: 37Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, compatibilité, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37Convention sur la prise d'otages, **1**: 9Piraterie aérienne, formule d'extradition ou de poursuite, **1**: 14-5**Navires-citernes**

Transport des marchandises dangereuses

Définition, comparaison avec conteneur-citerne, **4**: 15, 22; **6**: 11-2, 13Garde côtière canadienne, règlements de sécurité, **4**: 15-6, 19; **6**: 14, 15Gaz naturel liquéfié, **4**: 27; **6**: 11-5Marine marchande du Canada, Loi, règlements, **4**: 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5Navires immatriculés à l'étranger, **4**: 14-6, 21-2; **6**: 8-9, 14-5Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, dispositions réglementaires, **4**: 15, 22Pétroliers, **4**: 14, 22; **6**: 12, 15Transport des marchandises dangereuses, Loi, règlements, **4**: 14, 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5*Voir aussi*

Conteneurs

**Neiman, honorable Joan, sénateur (Peel)**Bill S-7, **1**: 8-9, 22, 29

- 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain under the Statutory Rates (Snaveley Report), 23:** 11-2
- Nobbs, Edwin T., Q.C., Legal representative, Air Transport Association of Canada**  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter  
 Discussion, **10:** 11-3, 16-9, 21-2, 25-7  
 Statement, **10:** 5-7
- North American Railway Company of Maine**  
*See*  
 Act to confirm Articles of Agreement ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, Chap. 71
- Northern Transportation Company Limited (NTCL)**  
 Arctic transportation, competition, **4:** 28
- Nova Scotia**  
 Railway passenger service, **21:** 9-10
- Nurgitz, Hon. Nathan, Senator (Winnipeg North)**  
 Bill C-155, **44:** 55-7
- Olson, Hon. Horace Andrew, Senator (Alberta South)**  
 Bill C-155, **44:** 19, 32, 40  
 Bill C-155, subject-matter, **36:** 15-7, 19-20
- Ontario, Dangerous Goods Transportation Act**  
*See*  
 Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4th Session, 31st Legislature, 1980
- Ontario and Quebec Railway Company, 22:** 15
- Ontario Occupational Health and Safety Act, 11:** 13, 16, 17
- Ontario Task Force on Provincial Rail Policy**  
*Future (The) Role of Rail* (Scrivener Report), **16:** 10, 11, 36
- Order in Council P.C. 1981-2171**  
 Form, description, **26:** 9-10; **30:** 5  
 Legality under Statutory Instruments Act, **20:** 5; **26A:** 6; **30:** 5  
 Objections to  
   Delegated legislation, **20:** 6  
   Natural justice, rules infringed, **15:** 15; **17:** 32; **20:** 6, 7, 9; **30:** 5  
   Unusual and unexpected use of power, **20:** 5-7, 8, 9  
 Reasons for, **16:** 8, 12-3; **19:** 27-8; **26:** 6, 9, 10-1; **30:** 3-4, 5  
 Rescindment recommended, **15:** 14; **17:** 8  
 Text, **30:** 23-34  
 Validity  
   Collateral purposes doctrine, **26:** 5-6, 7, 8, 9-11; **30:** 5  
   Courts, proceedings and interpretations, **21:** 5-6, 7, 19, 21-2, 27; **22:** 6-8, 17, 20; **26:** 5, 8-9, 11-2; **26A:** 1-7; **30:** 4, 6; **32:** 25-6, 27  
   Governor in Council, jurisdiction, **21:** 6, 21; **22:** 6-8, 17; **26:** 5-6, 7, 9-10, 12; **26A:** 1-2, 5-6; **30:** 4; **32:** 26, 27  
   Railway Act, Section 260, interpretation, **26:** 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A:** 1-3, 5, 6; **30:** 4
- Ottawa Citizen**  
 Article, May 26, 1982, on VIA operating costs, reference to, **28:** 5, 6, 7, 8-9  
 Article concerning CTC audits of CN and CP charges to VIA, reference to, **27:** 35
- New Brunswick and Canada Railroad Company**  
*Voir*  
 Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à ..., S.C. 1883, 46 Victoria, chap. 59
- New Brunswick Railway Company, 22:** 9  
*Voir aussi*  
 Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à ..., S.C. 1883, 46 Victoria, chap. 59
- Nid-de-Corbeau, tarif statutaire du Pas du**  
*Voir sous* Syndicat national des cultivateurs  
 Transport du grain de l'Ouest
- Nobbs, M. Edwin T., c.r., représentant législatif, Air Transport Association of Canada**  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur  
 Discussion, **10:** 11-3, 16-9, 21-2, 25-7  
 Exposé, **10:** 5-7
- Normes des prestations de pension, Loi, 29:** 15, 16, 22, 24-5
- North American Railway Company of Maine**  
*Voir*  
 Acte pour ratifier les articles de convention ..., S.C. 1875, 38 Victoria II, chap. 71
- Nouvelle-Écosse**  
 Chemins de fer, service-voyageurs, **21:** 9-10
- Nurgitz, honorable Nathan, sénateur (Winnipeg-Nord)**  
 Bill C-155, **44:** 55-7
- OACI**  
*Voir*  
 Organisation de l'aviation civile internationale
- OMCI**  
*Voir*  
 Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime
- Office canadien des provendes**  
 Sociétés ferroviaires, insuffisances du matériel roulant, **9:** 9
- Olson, honorable Horace Andrew, sénateur (Alberta-Sud)**  
 Bill C-155, **44:** 19, 32, 40  
 Bill C-155, teneur, **36:** 15-7, 19-20
- Ontario, Dangerous Goods Transportation Act**  
*Voir*  
 Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 4e session, 31e législature, 1980



- Ouellet, Hon. André, Minister of Consumer and Corporate Affairs and Postmaster General**  
 Bill C-42, **12**: 26-7, 28-30, 31-3, 34-40, 42, 43
- Pacific Company**  
*See*  
 Act to confirm an agreement ..., S.C. 1890, 53 Victoria, Chap. 67
- Pelletier, Michel, Vice-President, Special Markets, Voyageur Entreprises Ltd.**  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **7**: 13-4, 21, 22-3
- Pension Benefits Standards Act, 29**: 15, 16, 22, 24-5
- Pension Trust Fund, Canadian Pacific**  
*See under* Canadian Railways Employees' Pension Association
- Pension Trust Funds, Canadian National Railways**  
*See under* Canadian Railways Employees' Pension Association
- Pepin, Hon. Jean-Luc, Minister of Transport (March 3, 1980 — August 11, 1983)**  
 Bill C-18  
 Pledge of cooperation in reviewing subject-matter and regulations, **3**: 7, 11-2, 15, 17  
 Letter to the Honourable Senator Smith, **4**: 5  
 Bill C-92, **31**: 10, 33  
 CN Express, statements, **5**: 9, 11, 33-4  
 Council of Ministers responsible for Transportation and Highway Safety, meetings with, **4**: 6; **13**: 6, 10  
 United States Secretary of Transport, meeting with, **13**: 11-2, 13  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Discussion, **16**: 14-20, 22-36, 38-41  
 Letter to the Honourable Senator Smith, **15**: 5, 45  
 Press release and statements, July 27, 1981, quotations, **18**: 7, 35, 43  
 Statement, **16**: 5-13  
 Statements, House of Commons, October 26, 1981, quotations, **18**: 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21  
 Willingness to appear as witness before House of Commons Transport Committee, **15**: 30-1
- Perron, Claude, President and General Manager, Canadian National Express**  
 Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 15-7, 20-4, 37, 39-44, 46-50, 55-7, 59
- Petten, Hon. William J., Senator (Bonavista)**  
 Bill C-42, **12**: 7, 43-4  
 Bill C-155, **44**: 44, 59  
 Bill C-163, **43**: 20-2, 24-5, 36-7  
 Bill S-7, **1**: 31  
 Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **6**: 18, 19-20, 21; **10**: 17, 21, 26
- Phillips, Hon. Orville H., Senator (Prince)**  
 Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 39-44
- Ontario and Quebec Railway Company, 22**: 15
- Ontario Occupational Health and Safety Act, 11**: 13, 16, 17
- Ontario Task Force on Provincial Rail Policy, The Future Role of Rail (Rapport Scrivener), 16**: 10, 11, 36
- Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**  
 ATAC, conseillers à la délégation canadienne sur le Comité des frets dangereux, **10**: 5, 7-8, 9  
 Accord sur le transport aérien international de transit, **1**: 27  
 Aéronef, définition, Convention de Chicago, **1**: 13  
 Canada, siège de l'OACI, **1**: 17  
 Convention de Chicago, projet d'annexe 18  
 Rédaction, **10**: 6  
 Règlements proposés  
 Adoption prévue au Canada, aux États-Unis et au niveau international, **10**: 8, 9, 13, 15, 23, 24, 25  
 Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations unies, recommandations, rapport, **10**: 13; **13**: 14; **14**: 37  
 Définition et rapport avec les règlements de l'ATAI, **10**: 8, 13, 14; **13**: 14  
 Entrée en vigueur, échéancier, **10**: 8  
 Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV, compatibilité, **10**: 9-11, 13, 14-5, 20, 24-5  
 Convention de Montréal sur l'ingérence illégale dans l'aviation civile, formule d'extradition ou de poursuite, **1**: 14-5  
 Liberté de l'espace aérien, dispositions, **1**: 27-8  
*Voir aussi*  
 Air Transport Association of Canada
- Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI)**  
 Code sur les marchandises dangereuses, **4**: 15, 22; **10**: 11, 17-8, 24; **13**: 16
- Otages**  
*Voir*  
 Prise d'otages
- Ottawa Citizen**  
 Article, le 26 mai 1982, au sujet des frais d'exploitation de VIA, référence, **28**: 5, 6, 7, 8-9  
 Article concernant les vérifications du CCT des frais du CN et du C.P. à VIA, référence, **27**: 35
- Ouellet, honorable André, ministre de la Consommation et des Corporations et ministre des Postes**  
 Bill C-42, **12**: 26-7, 28-30, 31-3, 34-40, 42, 43
- Pacific Company**  
*Voir*  
 Acte ratifiant une convention ..., S.C. 1890, 53 Victoria, chap. 67
- Parti progressiste-conservateur, Groupe de travail, rapport sur le service de train voyageurs**  
*Voir*  
 Fin (La) d'un rêve? Rapport du Groupe de travail du Parti progressiste-conservateur sur le service de train voyageurs
- Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire**  
*Voir sous* Syndicat national des cultivateurs  
 Transport du grain de l'Ouest

**Phillips, Hon. Orville H., Senator (Prince)—Cont'd**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by Auditor General's report vis-à-vis CN, **20**: 34
- Costing information, availability, **19**: 14, 15
- Historical background, **20**: 35, 36
- Joint parliamentary committee, study, **17**: 27, 28
- Labour assistance program, **16**: 33, 34
- Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **17**: 26, 27
- Quebec-Windsor corridor, **16**: 31
- Rail lines, costing, **20**: 32, 33, 34

**Pointe Lepreau, New Brunswick**

- Radioactive material, transportation incidents, **3**: 11, 15; **8**: 16; **11**: 15-6, 17

**Ports**

- See*
- Harbours

**Post Office Act**

- Bill C-42, comparison, **12**: 14, 15, 35-6, 37
- See also*
- Bill C-42

**Post Office Department**

- See*
- Canada Post

**Postal rates**

- See*
- Canada Post Corporation — Finances — Rate-setting

**Préfontaine, Pierre, Secretary, The CSL Group Inc.**

- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter
- Discussion, **7**: 8, 14, 17, 18, 21
- Statement, **7**: 5-7

**Prince Edward Island**

- Railway passenger service, abandonment, **17**: 33; **25**: 10, 11; **33**: 5, 7, 8

**Progressive Conservative Party Task Force on Rail Passenger Service**

- See*
- Last (The) Straw*. Report of ...

**Prohibition of air services**

- See*
- Air services, prohibition of

**Prohibition of International Air Services Act**

- See*
- Bill S-7

**Provost Corporation**

- Background information, **8**: 13
- Pup-trailers, **8**: 24
- Trailer placards, **8**: 14
- See also*
- Canadian Trucking Association

**Pêcheries, Loi**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, comparaison, **4**: 16-7

**Pelletier, M. Michel, vice-président, Marchés spéciaux, les Entreprises Voyageur Limitée**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 13-4, 21, 22-3

**Pension, Loi sur les normes des prestations, 29: 15, 16, 22, 24-5****Pepin, honorable Jean-Luc, ministre des Transports (3 mars, 1980 — 11 août, 1983)**

- Bill C-18
- Assurance de collaboration pour l'étude de la teneur et du règlement, **3**: 7, 11-2, 15, 17
- Lettre à l'honorable sénateur Smith, **4**: 5
- Bill C-92, **31**: 10, 33
- Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière, réunions, **4**: 6; **13**: 6, 10
- États-Unis, Secrétaire des Transports, réunion, **13**: 11-2, 13
- Messageries CN, déclarations, **5**: 9, 11, 33-4
- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
- Communiqué de presse et déclarations, le 27 juillet, 1981, citations, **18**: 7, 35, 43
- Consentement à comparaître comme témoin devant le Comité des Transports de la Chambre des communes, **15**: 30-1
- Déclarations, Chambre des communes, le 26 octobre, 1981, citations, **18**: 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21
- Discussion, **16**: 14-20, 22-36, 38-41
- Exposé, **16**: 5-13
- Lettre à l'honorable sénateur Smith, **15**: 5, 45

**Perron, M. Claude, président et directeur général, Messageries du Canadien National**

- Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 15-7, 20-4, 37, 39-44, 46-50, 55-7, 59

**Petten, honorable William J., sénateur (Bonavista)**

- Bill C-42, **12**: 7, 43-4
- Bill C-155, **44**: 44, 59
- Bill C-163, **43**: 20-2, 24-5, 36-7
- Bill S-7, **1**: 31
- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **6**: 18, 19-20, 21; **10**: 17, 21, 26

**Phillips, honorable Orville H., sénateur (Prince)**

- Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 39-44
- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
- Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **19**: 14, 15
- Comité mixte parlementaire, étude, **17**: 27, 28
- Historique, **20**: 35, 36
- Programme d'aide à la main-d'oeuvre, **16**: 33, 34
- Québec-Windsor, corridor, **16**: 31
- Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **17**: 26, 27
- Vérificateur général, rapport vis-à-vis CN, **20**: 34
- Voies, attribution des coûts, **20**: 32, 33, 34

**Quebec, case in Federal Court against VIA Rail cutback program**  
*See*

*Minister (The) of Transport of Quebec, the Attorney-General of Quebec, the Town of Mont-Laurier, Laurentian Regional Development Committee, Corporation of the Village of Parent, Municipal Corporation of the Town of Senneterre, Laurentian Tourist Association. v. The Attorney General of Canada, The Minister of Transport of Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited, Canadian National Railway*

**RID**

*See under* European Economic Community

**Railway Act**

CN and C.P., statutory responsibility, **19**: 35-7  
 Costing information, confidentiality, **19**: 13, 14; **20**: 24; **23**: 18-9, 20, 21-3, 26; **25**: 7, 19; **28**: 23, 24, 31-3; **30**: 8, 9; **32**: 28  
 Distances expressed in miles, reason, **44**: 25  
 Filing of documents, **22**: 11-2  
 Passes, railway personnel, **20**: 31-2  
 Section 2 — Definitions, **21**: 6-7; **22**: 6-8  
 Section 3 — General rules as to construing, **21**: 6-7; **27**: 6-8  
 Section 6 — Application, **21**: 6-7; **22**: 6-8  
 Section 7 — Railways declared to be for general advantage of Canada, **19**: 36; **21**: 6-7; **22**: 6-8  
 Section 134 — Lands of other companies, **20**: 22; **28**: 33  
 Section 260  
   Interpretation, **17**: 7, 32, 35; **19**: 27-8; **20**: 6; **26**: 5, 6, 7-8, 9, 10-1, 12; **26A**: 1-3, 5, 6; **30**: 4, 5  
   Text, **30**: 34  
 Section 261, **20**: 30, 33  
 Section 262 — Accommodation, **34**: 29  
 Section 330 — Components of costs, **20**: 24; **23**: 22; **25**: 7  
 Section 331 — Information bearing on costs, **23**: 22; **28**: 32, 34-5; **30**: 8, 9, 36

**Railway Transport Committee**

*See under* Canadian Transport Commission

**Railways, Crowsnest Pass statutory rate**

*See under* National Farmers Union  
 Western grain transportation

**Re-examination of the AMTRAK Route Structure. United States**  
 Department of Transport, May 1978, 27A: 5, 6

**Refugees**

Hijacking incidents, **1**: 17-8

**Regulations and other Statutory Instruments, Standing Joint Committee**

Bill C-42  
   Reports on, **12**: 11, 12, 20-1  
   Study (in part), **12**: 8, 10, 20, 21, 31, 33-4  
 Order in Council P.C. 1981-2171, study, **20**: 5-9; **26**: 6, 8; **30**: 35  
 Regulations, review prior to publication, **4**: 20; **6**: 7; **11**: 6, 7

**Reny, André, Clerk of the Committee**

Bill C-92, subject-matter, **31**: 7-8, 9

**Piraterie aérienne**

Accords et Conventions  
   Canada—Cuba, **1**: 11  
   Convention de La Haye sur les détournements d'avion, **1**: 14-5, 16, 25  
   Convention de Montréal sur l'ingérence illégale dans l'aviation civile, **1**: 14-5  
   États-Unis—Cuba, **1**: 11  
 Aéronefs  
   Définition, **1**: 12-3  
   Libération, **1**: 6, 15, 20, 24-5  
 État défaillant  
   Définition, **1**: 7, 14-21, 22-5; **2**: 9-11  
   Transporteur aérien, amende, **1**: 26, 27-8, 33-5; **2**: 7-8  
 Formule d'extradition ou de poursuite, **1**: 6, 14-21, 22-5  
 Historique, **1**: 17-8  
 Incidents  
   Canada ou aéronefs canadiens, **1**: 10  
   Déclaration de Bonn, pays signataires ou leurs aéronefs, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29  
   États-Unis, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29  
   Réfugiés, **1**: 17-8  
   Statistique, **1**: 7, 11  
 Passagers et équipage, libération, **1**: 16, 20, 25; **2**: 9-10  
*Voir aussi*  
 Bill S-7  
 Prise d'otages  
 Services aériens, interdiction

**Plan de secours d'urgence au transport (TEAP), 14: 15, 16, 19**

**Planification d'urgence Canada**

Transport des marchandises dangereuses, programme de formation concernant mesures d'urgence conjointement avec Transports Canada, **14**: 11, 13, 14, 18-9

**Pointe Lepreau, Nouveau-Brunswick**

Matériaux radioactifs, incidents en route, **3**: 11, 15; **8**: 16; **11**: 15-6, 17

**Politiques relatives à l'âge de la retraite, Comité sénatorial spécial**

Rapport et délibérations, références, **29**: 23, 24

**Ports**

Commissions de port, **31**: 12  
 Ports nationaux  
   Halifax, N.-É., **31**: 21, 23, 24, 27-8  
   Mise en valeur  
     Coopération et coordination, **31**: 28-9  
     Environnement, questions, **31**: 29-30  
     Provinces, contributions, **31**: 21-2, 24-5  
   Nombre, **31**: 26  
   Réparations d'urgence, **31**: 18  
   Saint-Jean, N.-B.  
     Mise en valeur, **31**: 22-3, 24-6, 27-8  
     Sécurité, agents, **31**: 32  
     Situation budgétaire, évaluation et proposition d'amélioration, **31**: 20-2, 23-4, 25  
   Sécurité et police, services, **31**: 13, 32-3  
   Situation budgétaire, **31**: 13, 14, 16, 19-20, 22-3  
   Vancouver, C.-B., **31**: 9, 10, 16, 19, 27  
 Ports publics, **31**: 12, 31-2, 33  
 Travailleurs, sécurité, **31**: 32-3  
*Voir aussi*  
 Bill C-92, teneur



*Report of the Industrial Inquiry Commission into Canadian Railway Pension Plans (Benefits, Financing and Administration) (Hall (Noel) Report)*, **29**: 12, 23, 24

*Report to the Congress of the United States by the Comptroller General with respect to AMTRAK and its service contracts, 1981*, **17**: 24-5

#### Reports to Senate

- Bill C-18, without amendment, **3**: 4, 5, 16-7
- Bill C-42, without amendment but with mention that the Minister undertook to review certain aspects of the Bill, **12**: 4, 6, 45-6
- Bill C-92, subject-matter, without amendment, **31**: 6, 34
- Bill C-92, without amendment, **31**: 4, 6, 34
- Bill C-155, subject-matter, without amendment, **39**: 5, 6, 35
- Bill C-155, without amendment, **44**: 4, 6, 8, 42
- Bill C-163, subject-matter, without amendment, **42**: 5-6, 7
- Bill C-163, without amendment, **43**: 8, 9
- Bill S-7, with amendments, **2**: 5, 6, 11
- Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 5
- See also*
- VIA Rail Canada Inc., Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by

#### Retail Council of Canada

- Negotiations with Canadian Trucking Association concerning Transportation of Dangerous Goods Code, **8**: 18, 19, 20, 24, 27; **13**: 16-7
- See also*
- Canadian Trucking Association
- Transport Canada

#### Retirement Age Policies, Special Senate Committee

- Report and proceedings, references, **29**: 23, 24

#### Riley, Hon. Daniel, Senator (Saint John)

- Bill C-18, **3**: 7, 11, 16, 17
- Bill C-92, subject-matter
  - Contracts, tenders, **31**: 18
  - Correspondence received by Transport Canada, **31**: 8
  - National harbours
    - Halifax, N.S., **31**: 24, 28
    - Saint John, N.B., **31**: 21, 22, 23, 24, 25-6, 28
  - Safety officers, **31**: 32, 33
  - Transportation and storage of dangerous goods, **31**: 31
- Bill C-155, **44**: 9, 12, 15-8, 21-5, 30-2, 45-8
- Bill C-155, subject-matter, **35**: 12-3, 19, 23-4; **37**: 13; **39**: 9-10, 22, 35
- Bill C-163
  - Board members, **43**: 11-4, 22
  - Clauses, discussion, **43**: 24, 26, 28, 30-40
  - Drafting, **43**: 15-7, 19-22, 40-2, 47
- Bill C-163, subject-matter, **40**: 10-3, 19-20, 22, 27, 31-2; **41**: 6-7, 11-2, 13-4; **42**: 11-3, 18-9
- Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the, **29**: 16, 17, 18, 19, 20
- Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 14-21
- Mirabel, transfer of flights from Dorval Airport to, **18**: 33; **19**: 26
- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter
- Asbestos, **14**: 12, 17, 19
- CANUTEC, **14**: 16

#### Ports—Suite

- Voir aussi*—Suite
- Conseil des ports nationaux

#### Ports et jetées de l'État, Loi

- Amendements proposés, **31**: 12, 31-3
- Voir aussi*
- Bill C-92, teneur

#### Postes, Loi

- Bill C-42, comparaison, **12**: 14, 15, 35-6, 37
- Voir aussi*
- Bill C-42

#### Postes Canada

- Bilinguisme, **12**: 23
- Mémoire, «Points saillants du Bill C-42», **12**: 7, 8
- Société de la Couronne, avantages de transformation en, **12**: 9, 10, 43
- Syndicats et associations d'employés, apport aux discussions concernant Bill C-42, **12**: 9, 43
- Voir aussi*
- Bill C-42
- Société canadienne des postes

#### Préfontaine, M. Pierre, secrétaire, Le Groupe CSL Inc.

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur
- Discussion, **7**: 8, 14, 17, 18, 21
- Exposé, **7**: 5-7

#### Presse canadienne

- Communiqué de presse, le 27 mai 1982, au sujet de VIA Rail Canada Inc., **27**: 33, 34, 35-6

#### Prestations de pension, Loi sur les normes, 29: 15, 16, 22, 24-5

#### Prévisions budgétaires en général, Comité permanent de la Chambre des communes

- Bill C-42, étude, **12**: 8, 10, 17, 21-2

#### Prise d'otages

- Convention des Nations unies, **1**: 9
- Sommet de Venise, déclaration sur les otages diplomatiques, **1**: 8
- Voir aussi*
- Piraterie aérienne

#### Produits dangereux, Loi

- Étiquettes pour produits de consommation, **8**: 24; **10**: 27; **13**: 17

#### Produits dangereux, Transport

- Voir*
- Transport des marchandises dangereuses

#### Provost, La Corporation

- Voir*
- Corporation (La) Provost

**Riley, Hon. Daniel, Senator (Saint John)—Cont'd**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter—*Cont'd*  
Code, Proposed Regulations, **14**: 27

Containers, **6**: 13

*Dangerous Goods — Newsletter*, **14**: 19

*Emergency Response Guide for Dangerous Goods*, **8**: 23; **14**: 18

Exemptions, **8**: 15, 31

Express services, **8**: 29, 30

Identification numbers, **8**: 23

Inspectors

Right to appeal orders of, **11**: 15-6

Training, **4**: 11, 12, 14

National Transportation Act, **4**: 26

Placards, **8**: 14, 17

Procedure, **8**: 32; **11**: 19

Propane gas, **6**: 18

Provinces, application, **4**: 10

Provost Corporation, **8**: 13

Pup-Trailers, **8**: 24

Radioactive material, **8**: 15-6, 30; **11**: 15-6, 17; **14**: 12

Railway derailments, **6**: 20, 21

Reefer trailers, **14**: 13

Regulations

Application, **11**: 18

Review, **4**: 20; **6**: 7

Regulatory process, **11**: 14

Socio-Economic Impact Analysis, **14**: 32

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

*Alternative (An) To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement*, **19**: 34-5

AMTRAK (United States), **27**: 9, 10, 21, 22, 29

*Atlantic Limited*

Abandonment, consequences, **16**: 13-6, 26; **18**: 45, 46; **19**: 34; **21**: 20, 26-7

Definition as inter-city train, **19**: 28, 32

Equipment, **16**: 16-7, 19-20

Food and beverage services, **18**: 46; **27**: 8, 11

Load factor and occupancy rate, **15**: 32-3, 42; **16**: 16-7, 19, 24; **19**: 32; **32**: 21-2

Petitions by passengers, **17**: 22

Budget, **19**: 26, 27, 28; **24**: 15, 16, 17, 24; **25**: 28; **33**: 6-7

CN

Additional trains, **25**: 26

Contracts, negotiations, **25**: 15, 16, 24, 25, 26

Costs, payments received, **33**: 5-6

Promotion of passenger service, **25**: 12, 13

CN and C.P.

Billing methodology, **17**: 34; **20**: 12, 13; **21**: 7, 8, 16

Financial situation, **15**: 33; **20**: 36

Statutory responsibility, **19**: 35, 36, 37

CN Marine, **19**: 24

C.P. agreements to provide passenger train service

*Atlantic Limited route*, **21**: 20, 22-3, 24-5, 26; **22**: 10, 12-3, 16, 19, 20, 21

Overview, **19**: 36; **21**: 6, 7, 19

CTC audits, **15**: 34; **16**: 24, 25; **17**: 33; **18**: 32; **19**: 38, 39; **20**: 10-3, 15; **21**: 15-6; **25**: 29; **27**: 43

*Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches*, **27**: 11, 30, 31, 40, 42, 43, 45, 47

Costing information, availability, **19**: 12; **20**: 14, 15, 21; **21**: 15-6, 17, 19

Costing system, **16**: 20, 22, 24; **17**: 33, 34, 35; **20**: 13; **25**: 29; **27**: 11, 12

Court proceedings, **15**: 46; **21**: 5, 6, 7, 21, 27; **22**: 20, 21; **26**: 8; **32**: 25, 26

**Québec, cause portée devant la Cour fédérale contre le programme de réductions de service de VIA Rail**

*Voir*

*Ministre (Le) des Transports du Québec, le procureur général du Québec, la Ville de Mont-Laurier, le Conseil régional de développement des Laurentides, la Corporation du Village de Parent, la Corporation municipale de la Ville de Senneterre, l'Association touristique des Laurentides c. Le Procureur général du Canada, le ministre des Transports du Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadien Pacifique Limitée, les Chemins de fer nationaux du Canada*

**RID**

*Voir sous* Communauté économique européenne

**Rapport de la Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pensions des sociétés ferroviaires du Canada: prestations, financement et gestion (Rapport Hall (Noel)), 29: 12, 23, 24****Rapport Gilson**

*Voir*

Transport des grains dans l'Ouest: rapport sur les consultations et les recommandations

**Rapport Grange**

*Voir*

Enquête sur l'accident de chemin de fer de Mississauga

**Rapport Hall (Noel)**

*Voir*

*Rapport de la Commission d'enquête chargée d'étudier les régimes de pensions des sociétés ferroviaires du Canada: prestations, financement et gestion*

**Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par VIA Rail Canada Inc.**

*Voir*

VIA Rail Canada Inc., Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par

**Rapport Scrivener**

*Voir*

*Future (The) Role of Rail*. Report of the Ontario Task Force on Provincial Rail Policy

**Rapport Snavelly**

*Voir*

*Frais et recettes des compagnies de chemin de fer attribuables au transport des grains aux taux réglementaires en 1980*, Snavelly, Kings & Associates

**Rapports au Sénat**

Bill C-18, sans amendement, **3**: 4, 5, 16-7

Bill C-42, sans amendement mais avec mention que le ministre s'est engagé à examiner certaines parties du bill, **12**: 4, 6, 45-6

Bill C-92, sans amendement, **31**: 4, 6, 34

Bill C-92, teneur, sans amendement, **31**: 6, 34

Bill C-155, sans amendement, **44**: 4, 6, 8, 42

Bill C-155, teneur, sans amendement, **39**: 5, 6, 35

Bill C-163, sans amendement, **43**: 8, 9

Bill C-163, teneur, sans amendement, **42**: 5-6, 7

Bill S-7, avec amendements, **2**: 5, 6, 11

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 5

**Riley, Hon. Daniel, Senator (Saint John)—Cont'd**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by—*Cont'd*  
 DeLora, J., travel from Michigan, 27: 30  
 Employees  
   DeLora, J., recommendations, 27: 8  
   Labour assistance program, 19: 10-1; 28: 7, 8, 9, 10, 11  
 Equipment, 19: 8, 9, 23, 29; 21: 15-6, 17, 18; 25: 12, 14; 27: 42; 32: 18, 25  
 Exchange of opinions with the Honourable Senator McElman, 17: 41  
 Freight locomotives on passenger trains, 19: 37, 38; 25: 29, 30  
 Future cutbacks, 17: 32, 36; 19: 11; 28: 12  
 Hearings, timing, 15: 45, 46  
 Incentives, 27: 43, 45  
 Jasper, Alberta, bus service, 33: 11, 12  
 Light Rapid and Comfortable (LRC) trains  
   Bombardier contracts, 24: 15, 16, 17, 18, 24  
   Date of entry into service, 19: 29, 32, 33  
   Experimental trains, defects, 24: 17, 18, 19, 20  
   Maritimes, service, 16: 17, 26; 19: 40  
   New equipment orders, 32: 19-20, 25  
   Quebec-Windsor corridor, 19: 39; 24: 19; 27: 22; 32: 20  
   Roadbed, upgrading, Ottawa-Toronto route, 32: 16, 17, 18  
 Michigan Passenger Foundation, 27: 7  
 Motions, documents appended to proceedings, 18: 4, 30; 19: 4, 34-5; 27: 32  
 National Transportation Act, Section 64 (1), interpretation, 20: 8, 9; 26: 5  
 Newfoundland train service, abandonment, 20: 27; 25: 31  
*Ocean Limited*, 16: 13-4, 17; 18: 44, 45; 32: 20-1  
*Ottawa Citizen* article, May 26, 1982, 28: 8  
 Ottawa Railway Station, 27: 28, 47  
 Passenger usage, foreign train services, comparison, 16: 24; 18: 19, 30, 31; 27: 23, 24  
 Passes, railway personnel, 20: 31, 32, 36; 24: 23; 25: 30  
 Procedure, 16: 26; 17: 22, 35; 18: 23, 24, 30, 33, 40, 47; 19: 7, 33, 39, 40; 21: 8, 27; 24: 15, 24; 27: 32; 32: 22, 33; 7  
 Procedure (Acting Chairman), 27: 46, 47  
 Railway Transport Committee, 27: 41  
 Savings attributable to changes, 16: 20, 22; 19: 9, 10-1  
 Schedules, 27: 23  
 Statement by the Honourable Michel Clair, Minister of Transport, Province of Quebec, 24: 23  
 Stations, 27: 8  
 Train operations, cost, 27: 45  
 Windsor Station, 22: 15  
 Witness, biographical information, 27: 40, 41, 47  
 Witnesses, order of appearance, 15: 44, 45

**Roberts, J.F., Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Discussion, 19: 8-34, 37-40; 24: 10-2, 14-32; 28: 13, 14, 17-29  
 Recommendations to the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport, 31st Parliament, quotation, 17: 9-11, 34  
 Retirement, 28: 13-4; 32: 5, 6  
 Statements, 19: 5-7; 24: 6-8; 28: 13-7  
 Testimony before House of Commons Transport Committee, quotations, 17: 23, 25-6, 40; 18: 11, 32, 40; 20: 31, 32

**Robichon, Georges H., Legal Counsel, Honeywell, Wotherspoon**

- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, 7: 7-8, 14, 17, 21

**Rapports au Sénat—Suite***Voir aussi*

- VIA Rail Canada Inc., Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par

**Re-examination of the AMTRAK Route Structure. United States Department of Transport, mai 1978, 27A: 5, 6****Réfugiés**

- Piraterie aérienne, incidents, 1: 17-8

**Règlement du Sénat**

- Règle 54, 2: 8  
 Règle 71, 24: 4, 8, 9

**Règlements et autres textes réglementaires, Comité mixte permanent**

- Bill C-42  
   Étude (certaines parties), 12: 8, 10, 20, 21, 31, 33-4  
   Rapports concernant, 12: 11, 12, 20-1  
 Décret en Conseil C.P. 1981-2171, étude, 20: 5-9; 26: 6, 8; 30: 37  
 Règlements, étude avant publication, 4: 20; 6: 7; 11: 6, 7

**Reny, M. André, greffier du Comité**

- Bill C-92, teneur, 31: 7-8, 9

**Report to the Congress of the United States by the Comptroller General with respect to AMTRAK and its service contracts, 1981, 17: 24-5****Riley, honorable Daniel, sénateur (Saint-Jean)**

- Bill C-18, 3: 7, 11, 16, 17  
 Bill C-92, teneur  
   Contrats, offres, 31: 18  
   Correspondance reçue par Transports Canada, 31: 8  
   Ports nationaux  
     Halifax, N.-É., 31: 24, 28  
     Saint-Jean, N.-B., 31: 21, 22, 23, 24, 25-6, 28  
   Sécurité, agents, 31: 32, 33  
   Transport et emmagasinage des marchandises dangereuses, 31: 31  
 Bill C-155, 44: 9, 12, 15-8, 21-5, 30-2, 45-8  
 Bill C-155, teneur, 35: 12-3, 19, 23-4; 37: 13; 39: 9-10, 22, 35  
 Bill C-163  
   Articles, discussion, 43: 24, 26, 28, 30-40  
   Bureau, membres, 43: 11-4, 22  
   Rédaction, 43: 15-7, 19-22, 40-2, 47  
 Bill C-163, teneur, 40: 10-3, 19-20, 22, 27, 31-2; 41: 6-7, 11-2, 13-4; 42: 11-3, 18-9  
 Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, 5: 14-21  
 Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, certaines questions relatives aux, 29: 16, 17, 18, 19, 20  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur  
   Affiches, 8: 14, 17  
   Amiante, 14: 12, 17, 19  
   Analyse de répercussions socio-économiques, 14: 32  
   CANUTEC, 14: 16  
   Chemins de fer, déraillements, 6: 20, 21  
   Code, règlements proposés, 14: 27  
   Conteneurs, 6: 13  
   Corporation (La) Provost, 8: 13  
   Exemptions, 8: 15, 31  
   Gaz propane, 6: 18  
   Guide d'urgence pour matières dangereuses, 8: 23; 14: 18



**Roblin, Hon. Duff, Senator (Red River)**

- Bill C-155, subject-matter
  - Administration
    - Grain Transportation Agency Administrator, **34**: 19-20
    - Performance guarantees, railways, **34**: 28-30, 32
    - Senior Grain Transportation Committee, **34**: 20-1; **37**: 15-6, 18-9; **38**: 9
  - Amendments, House of Commons, **34**: 5; **38**: 5, 6
  - Crow Benefit
    - Method of payment, **34**: 17; **36**: 36, 38; **37**: 5-7, 9, 11, 17-8; **39**: 14
    - Specialty crops, addition, **34**: 19; **37**: 18
  - Crowsnest Pass Agreement, coal bearing lands, **39**: 34
  - Government, payments
    - Branch lines, **34**: 29-30; **38**: 13
    - Interim payments to railways, **34**: 34-5
  - Procedure, **34**: 5, 14, 18, 32; **36**: 21, 36, 38, 39; **37**: 5, 11, 12, 13, 20; **38**: 14; **39**: 35
  - Producers, increases in costs, ability to pay, **34**: 15-6; **36**: 32, 35-6; **39**: 10-1, 14-5, 17
  - Railways
    - Branch lines, **38**: 9, 12-3
    - Hopper cars, **34**: 30-1
  - Rates
    - Cost-sharing between government and producers, **34**: 18-9, 32-4; **38**: 5; **39**: 10-7
    - Railway companies, costs, **34**: 31; **36**: 22-5, 27-9, 31-2; **39**: 17-21, 24-6
  - Review, **39**: 30-2
  - Trucking, **36**: 38; **38**: 9, 13

**Rowe, Hon. Frederick William, Senator (Lewisporte)**

- Bill C-92, subject-matter, **31**: 17-8, 22, 26, 27, 28
- Bill C-155, **44**: 51-2
- Bill C-163
  - Board members, **43**: 12-3, 18
  - Clauses, discussion, **43**: 27-9, 32, 34, 36-7, 39-40
  - Drafting, **43**: 11, 15-7, 19, 21-5, 40, 45-6
- Bill C-163, subject-matter, **42**: 15-6, 19, 22
- Bill S-7, **1**: 7
- Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 22, 34, 35, 39, 50-4, 55
- Hillsdale, Ontario, train accident, **23**: 7, 8, 9
- Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **7**: 9, 13; **11**: 11; **13**: 10, 12, 17; **14**: 24, 29, 30, 31
- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by
  - Abandonment of railways, land use, **18**: 38
  - AMTRAK (United States), **27**: 17-9, 21, 46
  - Atlantic Limited*, **15**: 42
  - Billing methodology, **23**: 14, 16; **24**: 27; **27**: 35
  - CN, tourism promotion, **33**: 12
  - C.P. Rail agreements, **22**: 11, 12, 16-7, 18
  - Canadian Press*, release, **27**: 35
  - Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches*, **27**: 46
  - Contracts, negotiations, progress, **32**: 9
  - Corridor, definition, **32**: 24
  - Cost per car-mile, **27**: 46
  - Costing information, availability, **19**: 13, 18-9; **23**: 17, 19, 20, 22, 26; **28**: 19, 20, 21
  - DeLora, J., travel from Michigan, **27**: 17
  - Documents requested by Committee, **24**: 13
  - Fixed price contract, **27**: 34

**Riley, honorable Daniel, sénateur (Saint-Jean)—Suite**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada,....—*Suite*
- Inspecteurs
  - Droit d'appeler des décisions, **11**: 15-6
  - Formation, **4**: 11, 12, 14
- Matériaux radioactifs, **8**: 15-6, 30; **11**: 15-6, 17; **14**: 12
- Mini-remorques, **8**: 24
- Nouvelles-Marchandises Dangereuses*, **14**: 19
- Numéros d'identité, **8**: 23
- Procédure, **8**: 32; **11**: 19
- Provinces, application, **4**: 10
- Réglementation, **11**: 14
- Règlements
  - Application, **11**: 18
  - Étude, **4**: 20; **6**: 7
- Remorques réfrigérées, **14**: 13
- Services express, **8**: 29, 30
- Transports, Loi nationale, **4**: 26
- Mirabel, transfert des vols de l'aéroport de Dorval, **18**: 33; **19**: 26
- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par AMTRAK (États-Unis), **27**: 9, 10, 21, 22, 29
- Atlantic Limited*
  - Alimentation, services, **18**: 46; **27**: 8, 11
  - Définition comme train interurbain, **19**: 28, 32
  - Élimination, conséquences, **16**: 13-6, 26; **18**: 45, 46; **19**: 34; **21**: 20, 26-7
  - Facteur volume et taux d'utilisation, **15**: 32-3, 42; **16**: 16-7, 19, 24; **19**: 32; **32**: 21-2
  - Matériel, **16**: 16-7, 19-20; **32**: 18, 25
  - Pétitions des voyageurs, **17**: 22
- Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **19**: 12; **20**: 14, 15, 21; **21**: 15-6, 17, 19
- Budget, **19**: 26, 27, 28; **24**: 15, 16, 17, 24; **25**: 28; **33**: 6-7
- CCT, vérifications, **15**: 34; **16**: 24, 25; **17**: 33; **18**: 32; **19**: 38, 39; **20**: 10-3, 15; **21**: 15-6; **25**: 29; **27**: 43
- CN
  - Contrats, négociations, **25**: 15, 16, 24, 25, 26
  - Coûts, versements reçus, **33**: 5-6
  - Promotion du service-voyageurs, **25**: 12, 13
  - Trains additionnels, **25**: 26
- CN et C.P.
  - Facturation, méthodologie, **17**: 34; **20**: 12, 13; **21**: 7, 8, 16
  - Responsabilité statutaire, **19**: 35, 36, 37
  - Situation budgétaire, **15**: 33; **20**: 36
- CN Marine, **19**: 24
- C.P., ententes pour assurer des services-voyageurs par chemin de fer
  - Aperçu, **19**: 36; **21**: 6, 7, 19
  - Atlantic Limited*, ligne, **21**: 20, 22-3, 24-5, 26; **22**: 10, 12-3, 16, 19, 20, 21
- Comité des transports par chemin de fer, **27**: 41
- Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et VIA*, **27**: 11, 30, 31, 40, 42, 43, 45, 47
- Coûts, système de répartition, **16**: 20, 22, 24; **17**: 33, 34, 35; **20**: 13; **25**: 29; **27**: 11, 12
- Déclaration de l'honorable Michel Clair, ministre des Transports, province de Québec, **24**: 23
- DeLora, J., voyage du Michigan, **27**: 30
- Échange d'opinion avec l'honorable sénateur McElman, **17**: 41
- Économies afférentes aux changements, **16**: 20, 22; **19**: 9, 10-1
- Employés
  - DeLora, J., recommandations, **27**: 8
  - Main-d'œuvre, programme d'aide, **19**: 10-1; **28**: 7, 8, 9, 10, 11
- Gare Windsor, **22**: 15
- Gares, **27**: 8

**Rowe, Hon. Frederick William, Senator (Lewisporte)—Cont'd**

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by—*Cont'd*  
 Foreign countries' passenger services, comparison, **18**: 36-7; **24**: 19; **25**: 10  
 Future cutbacks, **33**: 7, 8  
 High speed transcontinental service, feasibility, **27**: 24, 25  
 Interim report, **32**: 9  
 Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **24**: 31; **27**: 22  
 Newfoundland, CN passenger service, **25**: 9-10; **33**: 7  
 Ottawa Railway Station, **27**: 26, 27, 28, 47  
 Passenger carryings and load factor, **19**: 31, 32  
 Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **23**: 24  
 Procedure, **23**: 31; **27**: 45; **28**: 12; **33**: 12  
 Railway Transport Committee, **27**: 41  
 Relationship between VIA and CN and C.P., **23**: 27-8; **32**: 9  
 St. John's, Newfoundland, station, **32**: 16  
 Savings, operating costs, **27**: 17; **28**: 14  
 Single-spine and double-spine, cost comparison, **15**: 42-3  
 Snavely Report, **23**: 12  
 Stations as travel centres, **19**: 25, 26  
*Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836-1937*, **22**: 14  
 Thompson, K.W., correspondence, **28**: 21  
 Workload forecasting, **24**: 24

**Royer, Paul, Legal Counsel, Transport Canada**

- Bill C-163, **43**: 11, 14-7, 19-20, 25, 28, 38

**Rules of the Senate**

- Rule 54, **2**: 8  
 Rule 71, **24**: 4, 8, 9

**St. Croix Railroad (State of Maine)**

- See*  
 Act further to amend the Acts ..., S.C. 1883, 46 Victoria, Chap. 59

**St. Francis and Megantic Railway Company, 22: 14**

- See also*  
 Act to incorporate the St. Francis ..., S.C. 1870, 33 Victoria, Chap. 54

**Saint John Ports Development Commission**

- Bill C-92, position on, **31**: 9

**Saskatchewan, case in Federal Court against VIA Rail cutback program**

- See*  
*City (The) of Melville, the Town of Watrous, Transport 2000 Saskatchewan and the Saskatchewan Environmental Society v. Attorney-General of Canada, Minister of Transport for Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways*

**Saskatchewan government**

- Crowsnest Pass statutory rate, **9**: 12, 20

**Saskatchewan Wheat Pool**

- Crowsnest Pass statutory rate benefit proposal, support of, **9**: 26-7

**Riley, honorable Daniel, sénateur (Saint-Jean)—Suite**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport...—*Suite*  
 Horaires, **27**: 23  
 Jasper, Alberta, service de transport par autobus, **33**: 11, 12  
 Locomotives de trains de marchandises sur des trains de voyageurs, **19**: 37-8; **25**: 29-30  
 Loi nationale sur les transports, Article 64 (1), interprétation, **20**: 8, 9; **26**: 5  
 Matériel, **19**: 8, 9, 23, 29; **21**: 15-6, 17, 18; **25**: 12, 14; **27**: 42  
 Michigan Passenger Foundation, **27**: 7  
 Motions, documents annexés aux procès-verbaux, **18**: 4, 30; **19**: 4, 34-5; **27**: 32  
*Ocean Limited*, **16**: 13-4, 17; **18**: 44, 45; **32**: 20-1  
 Ottawa, gare ferroviaire, **27**: 28, 47  
*Ottawa Citizen*, article du 26 mai, 1982, **28**: 8  
 Permis de circulation, employés du chemin de fer, **20**: 31, 32, 36; **24**: 23; **25**: 30  
 Primes d'encouragement, **27**: 43, 45  
 Procédure, **16**: 26; **17**: 22, 35; **18**: 23, 24, 30, 33, 40, 47; **19**: 7, 33, 39, 40; **21**: 8, 27; **24**: 15, 24; **27**: 32; **32**: 22; **33**: 7  
 Procédure (président intérimaire), **27**: 46, 47  
 Procédures judiciaires, **15**: 46; **21**: 5, 6, 7, 21, 27; **22**: 20, 21; **26**: 8; **32**: 25, 26  
 Réductions de service à l'avenir, **17**: 32, 36; **19**: 11; **28**: 12  
 Séances, échéancier, **15**: 45, 46  
*Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement*, **19**: 34-5  
 Témoin, renseignements biographiques, **27**: 40, 41, 47  
 Témoins, ordre de comparution, **15**: 44, 45  
 Terre-Neuve, service de chemin de fer, élimination, **20**: 27; **25**: 31  
 Trains, fonctionnement, frais, **27**: 45  
 Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC)  
 Bombardier, contrats, **24**: 15, 16, 17, 18, 24  
 Date de mise en service, **19**: 29, 32, 33  
 Maritimes, service, **16**: 17, 26; **19**: 40  
 Matériel supplémentaire, commandes, **32**: 19-20, 25  
 Plates-formes, amélioration, ligne Ottawa-Toronto, **32**: 16, 17, 18  
 Québec-Windsor, corridor, **19**: 39; **24**: 19; **27**: 22; **32**: 20  
 Trains expérimentaux, défauts, **24**: 17, 18, 19, 20  
 Voyageurs, utilisation des chemins de fer étrangers, comparaison, **16**: 24; **18**: 19, 30, 31; **27**: 23, 24

**Roberts, M. J.F., président du Conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.**

- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Discussion, **19**: 8-34, 37-40; **24**: 10-2, 14-32; **28**: 13, 14, 17-29  
 Exposés, **19**: 5-7; **24**: 6-8; **28**: 13-7  
 Recommandations à l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports, 31<sup>e</sup> législature, citation, **17**: 9-11, 34  
 Retraite, **28**: 13-4; **32**: 5, 6  
 Témoignage devant le Comité des Transports de la Chambre des communes, citations, **17**: 23, 25-6, 40; **18**: 11, 32, 40; **20**: 31, 32

**Robichon, M. Georges H., conseiller juridique, Honeywell, Wotherspoon**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 7-8, 14, 17, 21

- Sastre, Michel, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada**  
Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **7**: 5, 8-13, 15-6, 18-21, 23; **8**: 32; **10**: 17, 22-3, 24, 25, 26, 27
- Scrivener Report**  
*See*  
*Future (The) Role of Rail*. Report of the Ontario Task Force on Provincial Rail Policy
- Senate, Minutes of the Proceedings of the**  
Standing Senate Committee on Transport and Communications, membership substitutions, Motions, November 4, 1981, quotations, **15**: 5-6
- Séigny, Roméo, Supervisor of Records, C.P. Rail**  
VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **22**: 10
- Sheppard, Paul B., Director, Civil Aviation Security, Transport Canada**  
Bill S-7, **1**: 14, 17-8, 25, 27-8, 29
- Sherwood, Hon. Cyril B., Senator (Royal)**  
Bill C-18, **3**: 13  
Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **6**: 25; **14**: 18
- Siddon, Thomas, M.P. (Richmond-South Delta)**  
VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **17**: 18-20, 23-4, 36
- Silverstone, Jack, Research Officer, Law and Government Branch, Library of Parliament**  
Author, brief on transportation of dangerous goods, **4**: 5, 26  
VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **26**: 11-2
- Sinclair, Gordon M., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada**  
Bill C-92, subject-matter  
Discussion, **31**: 9, 17-33  
Statement, **31**: 10-2, 13-7
- Smith, Hon. George I., Senator (Colchester), Committee Chairman (Issues #1-32)**  
Bill C-18, **3**: 9, 10  
Procedure, **3**: 6, 7, 9-12, 13-4, 15, 16, 17  
Bill C-42, **12**: 14-5, 17, 35, 37  
Procedure, **12**: 7-8, 10, 14, 16-7, 19-21, 23, 25, 27, 41-7  
Bill C-92, procedure, **31**: 34  
Bill C-92, subject-matter  
Contracts, spending limits, **31**: 18  
Correspondence received by Transport Canada, **31**: 7, 8  
Local port corporations, **31**: 22, 27  
M.P.s, reactions, **31**: 8-9  
National harbours  
Halifax, N.S., **31**: 23, 28  
Saint John, N.B., **31**: 20, 22, 23, 28  
National Harbours Board, refinancing, **31**: 19  
Procedure, **31**: 7, 8, 10, 14, 17
- Roblin, honorable Duff, sénateur (Red River)**  
Bill C-155, teneur  
Administration  
Administrateur de l'Office du transport du grain, **34**: 19-20  
Comité supérieur du transport du grain, **34**: 20-1; **37**: 15-6, 18-9; **38**: 9  
Performance, garanties, chemins de fer, **34**: 28-30, 32  
Amendements, Chambre des communes, **34**: 5; **38**: 5, 6  
Camionnage, **36**: 38; **38**: 9, 13  
Chemins de fer  
Embranchements, **38**: 9, 12-3  
Wagons-trémies, **34**: 30-1  
Examen, **39**: 30-2  
Gouvernement, versements  
Embranchements, **34**: 29-30; **38**: 13  
Rajustements provisoires aux compagnies de chemins de fer, **34**: 34-5  
Nid-de-Crobeau, subvention  
Cultures spéciales, ajout, **34**: 19; **37**: 18  
Mode de versement, **34**: 17; **36**: 36, 38; **37**: 5-7, 9, 11, 17-8; **39**: 14  
Pas du Nid-de-Crobeau, tarif statutaire, terres houillères, **39**: 34  
Procédure, **34**: 5, 14, 18, 32; **36**: 21, 36, 38, 39; **37**: 5, 11, 12, 13, 20; **38**: 14; **39**: 35  
Producteurs, augmentations des coûts, capacité de payer, **34**: 15-6; **36**: 32, 35-6; **39**: 10-1, 14-5, 17  
Taux  
Chemins de fer, compagnies, coûts, **34**: 31; **36**: 22-5, 27-9, 31-2; **39**: 17-21, 24-6  
Coûts, partage entre le gouvernement et les producteurs, **34**: 18-9, 32-4; **38**: 5; **39**: 10-7
- Rowe, honorable Frederick William, sénateur (Lewisporte)**  
Bill C-92, teneur, **31**: 17-8, 22, 26, 27, 28  
Bill C-155, **44**: 51-2  
Bill C-163  
Articles, discussion, **43**: 27-9, 32, 34, 36-7, 39-40  
Bureau, membres, **43**: 12-3, 18  
Rédaction, **43**: 11, 15-7, 19, 21-5, 40, 45-6  
Bill C-163, teneur, **42**: 15-6, 19, 22  
Bill S-7, **1**: 7  
Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 22, 34, 35, 39, 50-4, 55  
Hillsdale, Ontario, accident de chemin de fer, **23**: 7, 8, 9  
Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 9, 13; **11**: 11; **13**: 10, 12, 17; **14**: 24, 29, 30, 31  
VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
Abandon des chemins de fer, utilisation de terrain, **18**: 38  
AMTRAK (États-Unis), **27**: 17-9, 21, 46  
*Atlantic Limited*, **15**: 42  
Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **19**: 13, 18-9; **23**: 17, 19, 20, 22, 26; **28**: 19, 20, 21  
CN, promotion de tourisme, **33**: 12  
C.P. Rail, ententes, **22**: 11, 12, 16-7, 18  
Charges de travail, prévisions, **24**: 24  
Comité des transports par chemin de fer, **27**: 41  
*Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et VIA*, **27**: 46  
Contrat à prix ferme, **27**: 34  
Contrats, négociations, progrès, **32**: 9  
Corridor, définition, **32**: 24  
Coût par wagon-mille, **27**: 46  
DeLora, J., voyage du Michigan, **27**: 17



**Smith, Hon. George I., Senator (Colchester), Committee Chairman (Issues #1-32)—Cont'd**

Bill C-92, subject-matter—*Cont'd*

Witnesses, invitations to, **31**: 8, 9

Bill S-7, **1**: 23-4, 33-5

Procedure, **1**: 6, 7, 8, 14, 16, 19, 21-2, 24, 26-33, 35-6; **2**: 7-9, 10-1

Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the

CN Pensioners Associations Incorporated, **29**: 13, 20, 21

Canadian Railways Employees' Pension Association, **29**: 6-7, 11, 12, 13, 20, 21

Interest rate, **29**: 9, 10, 11, 21

Procedure, **29**: 5, 6, 14, 21, 26, 28, 29, 30

Unfunded liability, **29**: 8, 9

Crowsnest Pass, certain issues relating to the, procedure, **9**: 6, 11, 18, 19, 21, 27

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto, **5**: 35, 40, 58, 59

Procedure, **5**: 5, 10-1, 21, 29-30, 33, 35, 39, 50, 54, 57, 59-61

Hillsdale, Ontario, train accident, **23**: 5, 7, 8, 9

House of Commons—Senate, rules, comparison, **15**: 7, 8, 9

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Advisory councils, **4**: 9

Balance of probabilities, **7**: 13

Carriers, protection, **7**: 9

Disclosure of information, **7**: 19-20

Draft Code IV

Compatibility with other regulatory systems, **10**: 12-5, 18, 20, 24, 25; **13**: 12, 14, 15

Definition, **7**: 20-1; **10**: 22

Part I, **6**: 9-10, 16-7, 21-7

*Emergency Response Guide for Dangerous Goods*, **8**: 22; **14**: 19

Labelling, **13**: 15, 16

Poison placards, **8**: 21

Presumption of guilt, **7**: 10, 11

Procedure, **4**: 5-6, 10, 16, 19-20, 22, 23-4, 26-9; **6**: 5-10, 16, 18, 21-5, 27; **7**: 5, 7-9, 11-3, 15-6, 17, 19-24; **8**: 5, 9, 12, 13, 19, 26, 31, 32; **10**: 5, 8, 11, 15-7, 19-27; **11**: 5, 9, 12, 13, 14, 17, 19; **13**: 5, 9, 10, 11, 17; **14**: 5, 17, 19, 20-7, 29-37, 38-9

Proclamation, **4**: 7

Prosecution of corporation officers, directors or agents, **7**: 15, 16

Provinces, application, **6**: 10-1

Regulations

Drafting, **4**: 8, 10

Review, **7**: 12, 23; **13**: 9

Socio-Economic Impact Analysis, **7**: 18-9

Tankers, **4**: 22; **6**: 12

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Billing methodology, **23**: 16; **24**: 29

Budget, **24**: 24

CN and C.P., **15**: 35; **19**: 16; **20**: 21; **24**: 28

CN Rail, **25**: 13, 31

C.P. Rail search for agreements, **22**: 15, 16, 18, 19

CTC

Audits of CN and C.P. charges to VIA, **16**: 26; **19**: 19, 39; **20**: 16, 20; **21**: 14-5; **23**: 29, 30; **24**: 26; **25**: 19-20, 21

Costing information, procedure to obtain, **23**: 16, 17; **28**: 23, 31, 32, 34

Costing Order R-6313, **15**: 34; **19**: 17

Decisions, appeal procedure, **28**: 33

*Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches*, **28**: 25, 26

Constant costs and avoidable costs, **21**: 8-9

**Rowe, honorable Frederick William, sénateur (Lewistown)—Suite**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport...—*Suite*

Documents demandés par le Comité, **24**: 13

Économies, frais d'exploitation, **27**: 17; **28**: 14

États étrangers, service-voyageurs, comparaison, **18**: 36-7; **24**: 19; **25**: 10

Facturation, méthodologie, **23**: 14, 16; **24**: 27; **27**: 35

Gares comme centres de transports, **19**: 25, 26

Ottawa, gare ferroviaire, **27**: 26, 27, 28, 47

*Presse canadienne*, communiqué, **27**: 35

Procédure, **23**: 31; **27**: 45; **28**: 12; **33**: 12

Rapport entre VIA et CN et C.P., **23**: 27-8; **32**: 9

Rapport provisoire, **32**: 9

Réductions de service à l'avenir, **33**: 7, 8

Saint-Jean, Terre-Neuve, gare, **32**: 16

Service transcontinental à haute vitesse, possibilité, **27**: 24, 25

Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaires, **23**: 24

Seul itinéraire et double itinéraire, comparaison des coûts, **15**: 42-3

Snively, Rapport, **23**: 12

*Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*, **22**: 14

Terre-Neuve, service-voyageurs CN, **25**: 9-10; **33**: 7

Thompson, M. K.W., correspondance, **28**: 21

Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **24**: 31; **27**: 22

Voyageurs, nombre et facteur volume, **19**: 31, 32

**Royer, M. Paul, avocat conseil, Transports Canada**

Bill C-163, **43**: 11, 14-7, 19-20, 25, 28, 38

**SNC**

*Voir*

Syndicat national des cultivateurs

**STNL**

*Voir*

Société des transports du Nord Ltée

**St. Croix Railroad (État du Maine)**

*Voir*

Acte à l'effet d'amender de nouveau les actes relatifs à ..., S.C. 1883, 46 Victoria, chap. 59

**St. Francis and Megantic Railway Company, 22: 14**

*Voir aussi*

Acte pour incorporer ..., S.C. 1870, 33 Victoria, chap. 54

**Saint-Jean, Commission de développement portuaire**

Bill C-92, position, **31**: 9

**Saskatchewan, cause portée devant la Cour fédérale contre le programme de réductions de service de VIA Rail**

*Voir*

*Cité (La) de Melville, la Ville de Watrous, Transport 2000 Saskatchewan et la Saskatchewan Environmental Society c. Le Procureur général du Canada, le ministre des Transports du Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadien Pacifique Limitée et Chemins de fer nationaux du Canada*

**Saskatchewan, gouvernement**

Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire, **9**: 12, 20

**Smith, Hon. George I., Senator (Colchester), Committee Chairman**  
(Issues #1-32)—*Cont'd*

- VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by—*Cont'd*  
Costing information, availability, **19**: 14, 15; **21**: 10-4; **23**: 10, 18, 19, 20, 22, 23, 26; **24**: 26; **25**: 19; **28**: 8, 20, 21, 22, 23, 24, 31, 32  
Court proceedings, appeal, **22**: 17  
Documents requested by Committee, **24**: 8-11, 12-3, 14, 15  
Fixed price contracts, **24**: 28; **28**: 8, 24  
Havelock-Toronto route, **16**: 38  
Hearings, timing, **15**: 42, 44-5, 46, 47  
Labour assistance program, **28**: 10, 12  
Legislation proposed, **28**: 34  
Letter from Mr. K.W. Thompson, Senior Counsel, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30  
Letters to the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, **15**: 5  
Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **24**: 29, 30, 31; **28**: 24, 25  
Load factor and occupancy rate, definition and comparison, **16**: 18; **17**: 20, 21  
London-Windsor route, **28**: 27, 28  
Order in Council P.C. 1981-2171, **26**: 9, 10, 11  
*Ottawa Citizen* article, May 26, 1982, **28**: 5  
Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **23**: 24, 28, 29  
Passenger usage statistics, **16**: 24  
Procedure, **15**: 5-6, 7, 15, 18, 24, 26, 35, 36, 38, 43, 46, 47; **16**: 5, 13, 23, 26, 29, 31, 41; **17**: 5, 9, 10, 22, 24, 26, 28, 31, 32, 41, 42; **18**: 5, 12, 15, 22, 23, 24, 29, 30, 33, 38, 42, 47; **19**: 5, 7, 13, 16, 29, 31, 33, 35, 40; **20**: 5, 8, 9, 10, 20; **21**: 5, 7, 8, 20, 24, 26, 27, 28; **22**: 5, 8, 10, 17, 18, 21; **23**: 5, 9-10, 12, 15, 20, 21, 25, 27, 28, 31; **24**: 6, 8, 31-2; **25**: 5, 9, 11, 31; **26**: 5, 7, 9, 12; **28**: 5, 13, 14, 17, 28, 29, 30, 31, 35; **32**: 5, 10, 13, 14, 15, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 33, 34  
Quebec-Windsor corridor, **24**: 31  
Questioning of witness, point of order, **15**: 26; **17**: 14, 15, 16, 17  
Railway personnel, passes and restricted trains, **25**: 31  
Savings, operating costs, **28**: 12, 13, 17  
Senate, public inquiry, **22**: 21  
Snively Report, **23**: 11, 12  
*Statutory History of The Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*, **22**: 10-1, 14  
*Toronto Star*, leaked document, **15**: 27  
Transport 2000 Canada, **18**: 13, 14  
Windsor Station, **28**: 20  
Witnesses, order of appearance, **15**: 6, 29-30

**Snively, Carl, President, Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.**

- Bill C-155, subject-matter  
Discussion, **36**: 18-22, 24-7, 29-35, 37-8  
Statement, **36**: 11-5  
*See also*

Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.

**Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.**

- Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain under the Statutory Rates, 1980*, **23**: 11-2; **34**: 12; **35**: 9; **36**: 5-6, 9, 11-2, 15-6, 23, 31-2; **39**: 19

**Saskatchewan Wheat Pool**

- Proposition en faveur du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, appui, **9**: 26-7

**Sastre, M. Michel, conseiller supérieur, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada**

- Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **7**: 5, 8-13, 15-6, 18-21, 23; **8**: 32; **10**: 17, 22-3, 24, 25, 26, 27

**Scrivener, Rapport**

*Voir*

- Future (The) Role of Rail*. Report of the Ontario Task Force on Provincial Rail Policy

**Sécurité aérienne**

Accidents et incidents

Enquêtes

- Aéronefs et véhicules au sol, conflits, **40**: 33  
Cincinnati, Ohio, **40**: 19-20, 21, 28-9, 31-2; **41**: 11-2; **42**: 9, 19, 22-3  
Collaboration avec des États étrangers, **40**: 21; **42**: 10, 18-20  
Disjoncteurs, **42**: 22-3; **43**: 36  
Enregistrements contrôle, **40**: 8; **43**: 33, 35  
Enregistrements pilotage, **40**: 8, 11, 12, 19; **43**: 27, 32, 35-7  
Fumée dans les toilettes des aéronefs, **40**: 19-20, 31-2; **41**: 11-2  
Gimli, Manitoba, **40**: 8-10, 12, 30; **41**: 5, 10, 12-3; **43**: 23, 27, 38  
«McEldman, incident», Dorval, le 29 septembre, 1983, **40**: 24-6, 32-5; **41**: 7-9; **43**: 33-5  
Tests des composants des aéronefs, présence des parties intéressées, **42**: 9, 10, 11-3, 16, 17-22, 23, 24; **43**: 30-1

Prévention

- Cabines, matériaux utilisés, amélioration, **40**: 28-9, 30; **41**: 12  
DéTECTEURS de fumée dans les toilettes, **40**: 29-30; **43**: 39-40  
Inspecteurs, rôle, **40**: 13, 18; **41**: 6, 15  
Moteurs des chasses d'eau, augmentation de la fréquence des inspections, **40**: 20, 28; **41**: 11-2  
Navigabilité, inspections, **40**: 21-3; **42**: 24-5  
Règlements, contrôle de l'observance, **40**: 8-9, 17-8; **41**: 6-7; **42**: 13-4

Rapport, procédures, **40**: 30, 32-5; **41**: 7-8; **43**: 33-5

Recherche et sauvetage aérien, **40**: 14-5; **41**: 10-1

Aéroports, contrôles de sécurité, **40**: 26-7

Transport des marchandises dangereuses, **43**: 39

*Voir aussi*

Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Sécurité aérienne, Bureau canadien**

*Voir*

Bureau canadien de la sécurité aérienne

**Sénat, Procès-verbaux**

- Comité sénatorial permanent des Transports et des communications, membres, remplacements, motions, le 4 novembre, 1981, citations, **15**: 5-6

**Services aériens, interdiction**

Exécution, procédure

Canada, **1**: 9-10, 16-7, 18-20

Déclaration de Bonn, pays signataires, **1**: 10-1, 29

Incidents à date

Canada, **1**: 10

Déclaration de Bonn, pays signataires, **1**: 11

**Snively Report**

See

*Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain under the Statutory Rates, 1980*, Snively, Kings & Associates

**Snelgrove, R.M., General Counsel and Secretary, Ford Motor Company of Canada Ltd.; representative, Canadian Manufacturers' Association**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter  
Discussion, **11**: 9, 12, 13, 14, 16, 17, 19  
Statement, **11**: 5-7

**Somerville, W.H., General Manager, Grain and Passenger Service, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **21**: 9, 10, 11, 13-5, 17, 18-9, 25, 28

**Stailkovich, Marjorie, Chief, Standards Evaluation and Statistics Analysis, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter  
Discussion, **11**: 29-34, 35  
Statement, **14**: 27-9

**Stanbury, R., Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.; representative, Canadian Manufacturers' Association**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter  
Discussion, **11**: 13, 15, 17, 18, 19  
Statement, **11**: 7-9

**Standing Joint Committee on Regulations and other Statutory Instruments**

See

Regulations and other Statutory Instruments, Standing Joint Committee

**Statutory (A) History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937, Department of Transport (1938)**

Availability, **22**: 10-1, 14  
Definition, **22**: 6, 14  
Statutes relevant to *Atlantic Limited* route, **22**: 5, 6, 11, 13, 14, 15

**Statutory Instruments Act**

Order in Council P.C. 1981-2171, legality, **20**: 5; **26A**: 6; **30**: 5  
Transportation of Dangerous Goods Act, implications, **4**: 8, 10

**Steuart, Hon. David Gordon, Senator (Prince Albert-Duck Lake)**

Bill C-155, **44**: 9-11, 17, 23, 28-9, 31, 37-9, 40, 43  
Bill C-155, subject-matter  
Administration  
Grain Transportation Agency Administrator, **38**: 23-4  
Performance guarantees, railways, **35**: 22-3; **38**: 21  
Senior Grain Transportation Committee, **35**: 20; **37**: 14-6, 18; **38**: 7-8, 20, 22  
Amendments, House of Commons, **35**: 9; **37**: 11-2  
Crow Benefit  
Amount, **35**: 9  
Method of payment, **35**: 10-1, 13, 21; **37**: 7-11, 17; **39**: 32-3  
Crowsnest Pass Agreement, coal bearing lands, **39**: 34  
Government, payments, CN adjustment, **39**: 26-30

**Services aériens, interdiction—Suite**

Raisons, **1**: 6-7, 8, 10-1, 12, 13, 15-6  
Représailles contre les transporteurs aériens canadiens, risque, **1**: 29  
*Voir aussi*  
Canada  
Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne  
Piraterie aérienne

**Services aériens internationaux, Loi sur l'interdiction de certains**

Voir

Bill S-7

**Sévigny, M. Roméo, superviseur des documents, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **22**: 10

**Sheppard, M. Paul B., directeur de la Sécurité de l'aviation civile, Transports Canada**

Bill S-7, **1**: 14, 17-8, 25, 27-8, 29

**Sherwood, honorable Cyril B., sénateur (Royal)**

Bill C-18, **3**: 13  
Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **6**: 25; **14**: 18

**Siddon, Thomas, député (Richmond—Delta-Sud)**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **17**: 18-20, 23-4, 36

**Silverstone, M. Jack, attaché de recherche, Division du droit et du gouvernement, Bibliothèque du Parlement**

Auteur, mémoire au sujet du transport des marchandises dangereuses, **4**: 5, 26  
VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **26**: 11-2

**Sinclair, M. Gordon M., administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada**

Bill C-92, teneur  
Discussion, **31**: 9, 17-33  
Exposé, **31**: 10-7

**Smith, honorable George I., sénateur (Colchester), président du Comité (Fascicules #1-32)**

Bill C-18, **3**: 9, 10  
Procédure, **3**: 6, 7, 9-12, 13-4, 15, 16, 17  
Bill C-42, **12**: 14-5, 17, 35, 37  
Procédure, **12**: 7-8, 10, 14, 16-7, 19-21, 23, 25, 27, 41-7  
Bill C-92, procédure, **31**: 34  
Bill C-92, teneur  
Conseil des ports nationaux, refinancement, **31**: 19  
Contrats, limites des dépenses, **31**: 18  
Correspondance reçue par Transports Canada, **31**: 7, 8  
Députés, réactions, **31**: 8-9  
Ports nationaux  
Halifax, N.-É., **31**: 23, 28  
Saint-Jean, N.-B., **31**: 20, 22, 23, 28  
Procédure, **31**: 7, 8, 10, 14, 17  
Sociétés de port locales, **31**: 22, 27  
Témoins, invitations, **31**: 8, 9  
Bill S-7, **1**: 23-4, 33-5  
Procédure, **1**: 6, 7, 8, 14, 16, 19, 21-2, 24, 26-33, 35-6; **2**: 7-9, 10-1  
Chambre des communes—Sénat, règles, comparaison, **15**: 7, 8, 9



**Steuart, Hon. David Gordon, Senator (Prince Albert-Duck Lake)—*Cont'd***

- Bill C-155, subject-matter—*Cont'd*  
 Procedure, **36**: 21, 22, 26, 36; **37**: 6, 19; **38**: 13, 26-7; **39**: 7, 14, 22, 35  
 Producers, increases in costs, ability to pay, **35**: 28; **36**: 33, 35-6; **38**: 32-3, 36-8; **39**: 7-8, 10, 15-6, 22-4  
 Railways  
 Branch lines, **38**: 12, 14  
 Hopper cars, **35**: 23; **38**: 23-4, 25  
 Rates  
 Cost-sharing between government and producers, **35**: 16-7; **39**: 8-9, 16  
 Railway companies, costs, **36**: 20-2  
 Variable rates, **38**: 14-5; **39**: 24  
 Trucking, **36**: 38; **38**: 13  
 Bill C-163, **43**: 10, 11, 13, 14, 15, 44  
 Bill C-163, subject-matter, **40**: 16-7; **42**: 13-4  
 Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 12-3, 14, 15-6, 18, 21-3, 24, 27

**Stollery, Hon. Peter Alan, Senator (Bloor and Yonge)**

- Bill C-155, subject-matter, **34**: 14-6; **35**: 11, 25-7; **38**: 6, 10-2, 17-8  
 VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 National rail policy, **17**: 28, 29, 31  
 Parliamentary committee, study, **17**: 29  
 Passenger service and freight service, scheduling conflicts, **23**: 23, 24, 25  
 Passenger usage, **15**: 15-6, 17-8  
 Transcontinental trains, Soviet Union, comparison, **15**: 16, 18

**Strain, Ted, President, National Farmers Union**

- Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 6, 11, 13-4, 15, 17, 18-9, 21

**Summit meetings**

- See*  
 Economic summits of industrialized nations

**TEAP**

- See*  
 Transportation Emergency Assistance Plan

**Tankers**

- Transportation of dangerous goods  
 Canada Shipping Act, regulations, **4**: 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5  
 Canadian Coast Guard, safety regulations, **4**: 15-6, 19; **6**: 14, 15  
 Definition, comparison with tank container, **4**: 15, 22; **6**: 11-2, 13  
 Foreign registered vessels, **4**: 14-6, 21-2; **6**: 8-9, 14-5  
 Intergovernmental Maritime Consultative Organization, regulations, **4**: 15, 22  
 Liquefied natural gas, **4**: 27; **6**: 11-5  
 Oil, **4**: 14, 22; **6**: 12, 15  
 Transportation of Dangerous Goods Act, regulations, **4**: 14, 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5  
*See also*  
 Containers

**Task Force on Rail Passenger Service, Report**

- See*  
 Last (The) Straw. Report of the Progressive Conservative Party Task Force on Rail Passenger Service

**Smith, honorable George I., sénateur (Colchester), président du Comité—*Suite***

- Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant, **5**: 35, 40, 58, 59  
 Procédure, **5**: 5, 10-1, 21, 29-30, 33, 35, 39, 50, 54, 57, 59-61  
 Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, certaines questions relatives aux  
 Association des retraités des Chemins de fer nationaux du Canada, **29**: 13, 20, 21  
 Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens, **29**: 6-7, 11, 12, 13, 20, 21  
 Dettes non capitalisées, **29**: 8, 9  
 Procédure, **29**: 5, 6, 14, 21, 26, 28, 29, 30  
 Taux d'intérêt, **29**: 9, 10, 11, 21  
 Hillsdale, Ontario, accident de chemin de fer, **23**: 5, 7, 8, 9  
 Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur  
 Affiches, poisons, **8**: 21  
 Analyse des répercussions socio-économiques, **7**: 18-9  
 Code provisoire IV  
 Compatibilité avec d'autres systèmes réglementaires, **10**: 12-5, 18, 20, 24, 25; **13**: 12, 14, 15  
 Définition, **7**: 20-1; **10**: 22  
 Partie I, **6**: 9-10, 16-7, 21-7  
 Comités consultatifs, **4**: 9  
 Communication des renseignements, **7**: 19-20  
 Équilibre des probabilités, **7**: 13  
 Étiquetage, **13**: 15, 16  
 Guide d'urgence pour matières dangereuses, **8**: 22; **14**: 19  
 Navires-citernes, **4**: 22; **6**: 12  
 Poursuite des dirigeants, administrateurs ou mandataires d'une société, **7**: 15, 16  
 Présomption de faute, **7**: 10, 11  
 Procédure, **4**: 5-6, 10, 16, 19-20, 22, 23-4, 26-9; **6**: 5-10, 16, 18, 21-5, 27; **7**: 5, 7-9, 11-3, 15-6, 17, 19-24; **8**: 5, 9, 12, 13, 19, 26, 31, 32; **10**: 5, 8, 11, 15-7, 19-27; **11**: 5, 9, 12, 13, 14, 17, 19; **13**: 5, 9, 10, 11, 17; **14**: 5, 17, 19, 20-7, 29-37, 38-9  
 Promulgation, **4**: 7  
 Provinces, application, **6**: 10-1  
 Règlements  
 Étude, **7**: 12, 23; **13**: 9  
 Rédaction, **4**: 8, 10  
 Transporteurs, protection, **7**: 9  
 Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, procédure, **9**: 6, 11, 18, 19, 21, 27  
 VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par  
 Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **19**: 14, 15; **21**: 10-4; **23**: 10, 18, 19, 20, 22, 23, 26; **24**: 26; **25**: 19; **28**: 8, 20, 21, 22, 23, 24, 31, 32  
 Budget, **24**: 24  
 CCT  
 Attribution des coûts, procédure pour obtenir l'information, **23**: 16, 17; **28**: 23, 31, 32, 34  
 Décisions, procédure pour en appeler, **28**: 33  
 Ordonnance sur les frais R-6313, **15**: 34; **19**: 17  
 Vérification des frais du CN et du C.P. à VIA, **16**: 26; **19**: 19, 39; **20**: 16, 20; **21**: 14-5; **23**: 29, 30; **24**: 26; **25**: 19-20, 21  
 CN et C.P., **15**: 35; **19**: 16; **20**: 21; **24**: 28  
 CN Rail, **25**: 13, 31  
 C.P. Rail, recherches pour les ententes, **22**: 15, 16, 18, 19  
 Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et VIA, **28**: 25, 26  
 Contrats à prix ferme, **24**: 28; **28**: 8, 24  
 Coûts constants et coûts inhérents à l'entente, **21**: 8-9

**Terminals, closing**

*See under* Canadian National Express

**Thiesson, Stuart, Executive Secretary, National Farmers Union**

Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 14, 15, 16-7, 20-1, 22, 23-4, 25-7

**Thompson, Hon. Andrew, Senator (Dovercourt)**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **16**: 35-6, 39, 40-1

**Thompson, K.W., Senior Counsel, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission**

Bill C-155, subject-matter

Discussion, **34**: 15-21, 25-9

Statement, **34**: 6-14

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Discussion, **20**: 21-5, 27, 29, 30, 31-2; **23**: 16-27, 30-1; **28**: 28, 29, 32-5

Letter to the Honourable Senator Smith, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

Statement, **28**: 30-1

Testimony before Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, quotations, **26**: 6, 8

**Title 49**

*See*

United States—Code of Federal Regulations 49

**Tittley, Robert, Director General, Rail Passenger, Transport Canada**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by, **28**: 7, 10, 27

**Tokyo Summit, 1979**

*See under* Economic summits of industrialized nations

**Toronto Star**

Leaked document

Article by Carol Goar, **19**: 34, 35

Reference to, **15**: 27-8

*See also*

*Alternative (An) to the Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement*

**Tourism**

Passenger rail service cutbacks, effect on, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 7, 17, 18, 36; **18**: 10

**Transport, Department (1938), *A statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937***

*See*

*Statutory (A) History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*, Department of Transport (1938)

**Transport, House of Commons Standing Committee**

Bill C-18, study, **3**: 6, 7, 9, 11; **4**: 16; **11**: 7, 11

Bill C-155

Amendments, **34**: 5-6, 8, 20-1, 24-5, 28; **35**: 6-7; **37**: 16-7, 18; **38**: 8, 20

Hearings, **34**: 6, 27-8; **35**: 6-7, 24

Railway passenger service, study

Minister of Transport, willingness to appear as witness, **15**: 30-1

Order of Reference, **15**: 9, 29, 30; **17**: 29

**Smith, honorable George I., sénateur (Colchester), président du Comité—Suite**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport...—*Suite*

Décret en conseil C.P. 1981-2171, **26**: 9, 10, 11

Documents demandés par le Comité, **24**: 8-11, 12-3, 14, 15

Économies, frais d'exploitation, **28**: 12, 13, 17

Employés du chemin de fer, permis de circulation et trains restreints, **25**: 31

Facteur volume et taux d'utilisation, définition et comparaison, **16**: 18; **17**: 20, 21

Facturation, méthodologie, **23**: 16; **24**: 29

Gare Windsor, **28**: 20

Havelock-Toronto, ligne, **16**: 38

Interrogatoire du témoin, appel au règlement, **15**: 26; **17**: 14, 15, 16, 17

Lettre de M. K.W. Thompson, conseiller principal, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des Transports, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

Lettres à l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports, **15**: 5

London-Windsor, ligne, **28**: 27, 28

Main-d'oeuvre, programme d'aide, **28**: 10, 12

Mesure législative proposée, **28**: 34

*Ottawa Citizen*, article du 26 mai, 1982, **28**: 5

Procédure, **15**: 5-6, 7, 15, 18, 24, 26, 35, 36, 38, 43, 46, 47; **16**: 5, 13, 23, 26, 29, 31, 41; **17**: 5, 9, 10, 22, 24, 26, 28, 31, 32, 41, 42; **18**: 5, 12, 15, 22, 23, 24, 29, 30, 33, 38, 42, 47; **19**: 5, 7, 13, 16, 29, 31, 33, 35, 40; **20**: 5, 8, 9, 10, 20; **21**: 5, 7, 8, 20, 24, 26, 27, 28; **22**: 5, 8, 10, 17, 18, 21; **23**: 5, 9-10, 12, 15, 20, 21, 25, 27, 28, 31; **24**: 6, 8, 31-2; **25**: 5, 9, 11, 31; **26**: 5, 7, 9, 12; **28**: 5, 13, 14, 17, 28, 29, 30, 31, 35; **32**: 5, 10, 13, 14, 15, 18, 19, 22, 25, 26, 27, 33, 34

Procédures judiciaires, appel, **22**: 17

Québec-Windsor, corridor, **24**: 31

Séances, échéancier, **15**: 42, 44-5, 46, 47

Sénat, enquête publique, **22**: 21

Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaires, **23**: 24, 28, 29

Snively, Rapport, **23**: 11, 12

*Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937*, **22**: 10-1, 14

Témoins, ordre de comparution, **15**: 6, 29-30

*Toronto Star*, document ébruité, **15**: 27

Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **24**: 29, 30-31; **28**: 24, 25

Transport 2000 Canada, **18**: 13, 14

Voyageurs, statistiques d'utilisation, **16**: 24

**Snively, M. Carl, président, Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.**

Bill C-155, teneur

Discussion, **36**: 18-22, 24-7, 29-35, 37-8

Exposé, **36**: 11-5

*Voir aussi*

Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.

**Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.**

*Frais et recettes des compagnies de chemin de fer attribuables au transport des grains aux taux réglementaires en 1980*, **23**: 11-2; **34**: 12; **35**: 9; **36**: 5-6, 9, 11-2, 15-6, 23, 31-2; **39**: 19

**Snively, Rapport**

*Voir*

*Frais et recettes des compagnies de chemin de fer attribuables au transport des grains aux taux réglementaires en 1980*, Snively, Kings & Associates

**Transport, House of Commons Standing Committee—Cont'd**

Railway passenger service, study—*Cont'd*

Testimony concerning VIA Rail, quotations, **17**: 23, 25-6, 40;  
**18**: 11, 32, 40; **19**: 35; **27**: 34

**Transport, Minister of**

*See*

Axworthy, Hon. Lloyd, Minister of Transport (appointed August 12, 1983)

Pepin, Hon. Jean-Luc, Minister of Transport (March 3, 1980 — August 11, 1983)

**Transport and Communications, Standing Senate Committee**

Bill C-18

Brief by Jack Silverstone on transportation of dangerous goods, **4**: 5-6

Letter from the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, to the Honourable Senator Smith, **4**: 5

Letter from Mr. Bockstael *re* Minister of Transport's pledge of cooperation, **3**: 7

Recommendation, **3**: 4, 5, 17

Bill C-42, motion, clause by clause examination; carried, **12**: 4, 43-4

Bill C-92, motion, **31**: 4, 34

Bill C-92, subject-matter

Correspondence received by Transport Canada, **31**: 4, 7-8, 9, 10;  
**31A**: 1-4

Motion, **31**: 4, 8

Witnesses, invitations, **31**: 8, 9

Bill C-155, correspondence and telephone calls received, **44**: 4, 6, 8, 42

Bill C-163, subject-matter, correspondence received, **42**: 15

Bill S-7, telephone message from the Honourable Senator Bell

Drafting of Clause 3 (4), **2**: 8

Penalty payable by air carrier, **2**: 8

Examination of the question of the proposed closing of certain Canadian National Express terminals or stations and matters related thereto

Motion to append document entitled *CN Express-background information*; carried, **5**: 5

Motion to append document entitled *CN Express-background information*; rescinded, **5**: 10-1

Membership, substitutions, **15**: 5-6

Reports to Senate

Bill C-18, without amendment, **3**: 4, 5, 16-7

Bill C-42, without amendment but with mention that the Minister undertook to review certain aspects of the Bill, **12**: 4, 6, 45-6

Bill C-92, subject-matter, without amendment, **31**: 6, 34

Bill C-92, without amendment, **31**: 4, 6, 34

Bill C-155, subject-matter, without amendment, **39**: 5, 6, 35

Bill C-155, without amendment, **44**: 7, 59

Bill C-163, subject-matter, without amendment, **42**: 5-6, 7

Bill C-163, without amendment, **43**: 8, 9

Bill S-7, with amendments, **2**: 5, 6, 11

Crowsnest Pass, certain issues relating to the, **9**: 5

*See also*

VIA Rail Canada Inc., Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by

Time restrictions for meetings, reasons, **24**: 8

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Briefs submitted

Air Transport Association of Canada, **10**: 5, 6, 7

CSL (The) Group Inc., **7**: 5, 6, 7, 17-8

Canadian Manufacturers' Association, **11**: 5, 7, 8, 10, 13

Canadian Trucking Association, **8**: 5

Snelgrove, M. R.M., avocat en chef et secrétaire, Ford du Canada

**Limitée**; représentant, Association des manufacturiers canadiens

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **11**: 9, 12, 13, 14, 16, 17, 19

Exposé, **11**: 5-7

**Société canadienne des ports**

Conseil d'administration, **31**: 12, 15, 28

Conseils consultatifs régionaux, **31**: 26-7, 28, 29

Fonds, concept de banque centrale, **31**: 16, 27

Sécurité et police, services, **31**: 13, 32-3

Société d'État inscrite à l'annexe C ou à l'annexe D, avantages, comparaison, **31**: 14, 16-7, 30-1

Sociétés de port locales

Conseils d'administration, **31**: 15, 21-2, 24-5

Contrats, **31**: 12-3, 14-5, 15, 17, 18-9, 28

**Société canadienne des postes**

Administrateur, renouvellement de mandat, **12**: 42

Administration financière, exempt de la Loi sur, **12**: 38-40

Conseil d'administration, représentation des parties en cause, **12**: 34-5

Droit de la Société de décider ce qu'elle estime utile, **12**: 18-21, 31, 32-3

Finances

Aide de l'État, **12**: 29

Comptabilité des coûts, **12**: 24

Déficit, **12**: 29-30

Obligation de desservir tout le Canada, frais supplémentaires, **12**: 30-1

Société financièrement autonome, **12**: 28, 29

Tarifs postaux, **12**: 24-5, 29-30

Infractions aux règlements, **12**: 14-7, 33-4

Inventions des employés, **12**: 40-1

Personnes de bonne foi, **12**: 35

Pouvoir de réglementer, changements proposés, **12**: 14-7, 18-21, 31, 32-4

Provinces, obligation de se conformer à la Loi, **12**: 34

Règlements, entrée en vigueur, procédure, **12**: 11, 13-4, 15-7, 20-1, 33-4

Responsabilité, **12**: 35-7

Siège social, **12**: 35

Syndicat postal international, **12**: 42

Timbres-poste, vente, **12**: 41-2

Transgression d'un arrêté, **12**: 17-8

Transporteurs publics, **12**: 37-8

Vérificateurs

Institut canadien des comptables agréés, recommandations, **12**: 21-2, 23, 25-6

Nomination, **12**: 21, 22, 26-8

Vérifications, **12**: 21, 23

*Voir aussi*

Bill C-42

Postes Canada

**Société canadienne des postes, Loi**

*Voir*

Bill C-42

**Société des transports du Nord Ltée (STNL)**

Transport dans l'Arctique, concurrence, **4**: 28



**Transport and Communications, Standing Senate Committee—Cont'd**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter—*Cont'd*  
*In camera* session proposed, **10**: 26-7; **13**: 5

Role of Committee, **10**: 16, 17, 26

Winnipeg Chamber of Commerce, correspondence *re* Brief to Committee, **13**: 5

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by

Correspondence

CTC, **28**: 22, 23, 29, 30

Gray, J.T., Chairman, Railway Transport Committee (CTC), **21**: 4; **21A**: 1-2

Pepin, Honourable Jean-Luc, Minister of Transport, **15**: 5, 45

Thompson, K.W., Senior Counsel, Railway Transport Committee (CTC), **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

VIA, **21**: 10, 11; **24**: 6-7, 8; **28**: 14-5, 22, 30

Wendlandt, H.C., Senior Solicitor, C.P. Rail, **22**: 4, 5-8

Motions

Documents appended to proceedings, **18**: 4, 30; **19**: 4, 34-5; **26**: 4, 8-9; **27**: 4, 32

Production of documents, **24**: 4-5, 8-15

Order of Reference, discussion, **15**: 44-5

Witnesses, order of appearance, **15**: 6, 29-30, 44, 45

**Transport Canada**

Bill C-18, coming into force, immediate application, **3**: 12-3, 14-5

Bill C-92

Correspondence received in support, **31**: 4, 7-8, 9, 10; **31A**: 1-4

Government Harbours and Piers Act, amendments proposed, **31**: 12, 31, 32, 33

Harbour Commissions Act, amendments proposed, **31**: 12

Historical background, **31**: 10-1

National harbours

Development

Co-operation and co-ordination, **31**: 28-9

Environmental considerations, **31**: 29-30

Provincial contributions, **31**: 21, 24, 25

Financial position, **31**: 13, 14, 16, 19, 20, 22-3

Halifax, N.S., **31**: 21, 23, 24

Saint John, N.B.

Development, **31**: 22-3, 24, 25, 26

Financial position, evaluation and proposal for improvement, **31**: 20, 21-2, 23-4, 25

Safety officers, **31**: 32

Security and policing services, **31**: 13, 32, 33

Vancouver, B.C., **31**: 16, 19, 27

National Harbours Board Act, amendments proposed

Board of directors, **31**: 12, 15, 28

Contracts, spending limits, **31**: 12, 13, 14-5, 17, 18, 19, 28

Crown Corporation, transformation into, **31**: 12, 14, 16-7, 30-1

Funds, central banking concept, **31**: 16, 27

Local port corporations, **31**: 13, 15, 21-2, 25, 28

Regional advisory councils, **31**: 26-7, 28, 29

Purpose, **31**: 12, 14, 28

Reaction to, **31**: 13-4, 15, 16

Transportation and storage of dangerous goods, **31**: 31

Canadian Air Transportation Administration

Aviation Safety Bureau, **40**: 7, 10-2, 13-4; **42**: 15; **43**: 18

Inspectors, role, **40**: 13, 18; **41**: 6, 15

Regulations, enforcement, **40**: 8-9, 17-8; **41**: 6-7; **42**: 13-4

Canadian Coast Guard, safety regulations, **4**: 15-6, 19; **6**: 14, 15

*Dangerous Goods — Newsletter*, **4**: 24; **14**: 19

Northern Transportation Company Limited, **4**: 28

Subsidization of transportation, **9**: 16

Training Institute, Cornwall, Ontario, **4**: 11-2

**Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement**

Économies, estimations, **19A**: 2, 3, 4, 10, 13, 18-20

Lignes

*Atlantic Limited*, **19A**: 2, 4, 7, 18

Atlantique, région, **19A**: 2, 4-6, 18

*Canadian*, **19A**: 2, 9-10, 13, 19

*Ocean Limited*, **19A**: 2, 4, 18

Ontario, région, **19A**: 2-3, 9-12, 19

Ouest, région, **19A**: 12-4, 19

Québec, région, **19A**: 2, 6-9, 18-9

*Supercontinental*, **19A**: 3, 13, 20

Loi nationale sur les transports, Article 64, interprétation, **19A**: 1

Origine du rapport, **19**: 34, 35

Réductions, programme du 27 juillet 1981, historique, **19A**: 1, 2

Trains à deux niveaux pour les longs parcours, **19A**: 1-2, 4, 10, 13

**Somerville, M. W.H., administrateur général, Service de transport passagers et céréalier, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **21**: 9, 10, 11, 13-5, 17, 18-9, 25, 28

**Sommets économiques des pays industrialisés**

Bonn, Sommet, 1978

Pays participants, **1**: 6, 8

Tokyo, Sommet, 1979

Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne, confirmation, **1**: 7

Venise, Sommet, 1980

Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne

Accord sur le raffermissement du système de consultation, **1**: 11-2

Confirmation, **1**: 7

Réunion à Rome auparavant, **1**: 11-2

Terrorisme, prise d'otages diplomatiques, déclaration, **1**: 8

*Voir aussi*

Déclaration de Bonn sur la piraterie aérienne

Piraterie aérienne

**Stailkovich, Mlle Marjorie, chef de l'évaluation des normes et de l'analyse statistique, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada**

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **14**: 29-34, 35

Exposé, **14**: 27-9

**Stanbury, M. R., c.r., vice-président, secrétaire et avocat en chef, Firestone Canada Inc.; représentant, Association des manufacturiers canadiens**

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **11**: 13, 15, 17, 18, 19

Exposé, **11**: 7-9

**Statutory (A) History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937, ministère des Transports (1938)**

Définition, **22**: 6, 14

Disponibilité, **22**: 10-1, 14

Statuts pertinents à la ligne *Atlantic Limited*, **22**: 5, 6, 11, 13, 14, 15

**Transport Canada—Cont'd**

- Transportation of dangerous goods
  - Accidents, emergency response
    - CANUTEC, **3**: 12; **4**: 24; **14**: 15-6, 17, 18, 19
  - Cooperation with other groups, **14**: 15, 16
  - Doctors, **14**: 17-8
  - Emergency Response Guide for Dangerous Goods*
    - Availability, **8**: 4, 32; **14**: 15, 17-8
    - Definition, function, **8**: 10, 21, 22-3, 26, 28; **14**: 14-5
  - Federal-provincial-municipal coordination, **4**: 19-20
  - Firefighters, training, **14**: 13, 14, 18-9
  - Interdepartmental coordinating committee, **4**: 19
  - Personnel training program in conjunction with Emergency Planning Canada, **14**: 11, 13, 14, 18-9
- Advisory councils, **3**: 9-10; **4**: 9-10, 12-4, 22-3
- Air Transport Association of Canada training program, approval of, **10**: 7, 9
- Arctic, special rules, **4**: 26-8
- Awareness programs
  - Assistance to industry, provincial government and federal government departments, **14**: 13, 14
  - Audio-visual presentation, **14**: 5, 10-1, 19
  - Information to the public, **14**: 8
- Evaluation of American position on recommendations of United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, **13**: 14-5
- Intergovernmental Maritime Consultative Organization regulations, **4**: 15, 22; **10**: 24; **13**: 16
- Provincial and territorial governments, consultations with, **3**: 6, 7-9, 14-5; **4**: 6-7, 10-2, 20-1; **13**: 5-6, 8, 10-1; **14**: 6
- Transportation of Dangerous Goods Code
  - Industrial associations, consultations with
    - Air Transport Association of Canada, **10**: 15-6, 20-1; **13**: 8
    - Canadian Manufacturers' Association, **11**: 7, 11-3, 14; **13**: 8
    - Canadian Trucking Association, **8**: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27
    - Canadian Warehousing Association, **13**: 8-9
  - Interpretive assistance to industry, **4**: 8, 17-8, 23, 24
- Socio-Economic Impact Analysis
  - Background information, **7**: 18-9
  - Canadian Trucking Association evaluation of, **8**: 8, 19
  - Copy requested by Committee, **7**: 23
  - Final draft, availability date, **14**: 28, 35
  - Freight rates, **14**: 32-3
- Industry
  - Consultations with, **14**: 30, 32
  - Cost to, **14**: 28, 29-30, 32, 33, 35
  - Evaluation of cost by, **14**: 28-9, 30
  - Insurance rates, **7**: 18; **14**: 29, 30-1
  - Labour unions, **14**: 29, 32
  - Publication in *Canada Gazette*, **13**: 10
- Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV
  - Compatibility with other systems
    - CFR 49 (United States), **13**: 15; **14**: 9, 38
  - CTC regulations, **14**: 37-8
  - IATA regulations, **10**: 24; **11**: 9
  - ICAO proposed regulations, **10**: 23-5
  - United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37
- Placards and labels
  - Consumer markings, **10**: 27; **13**: 16-7; **14**: 10
  - Design, **13**: 15-6; **14**: 9-10, 11-3, 36
  - EEC transportation of dangerous goods regulations, comparison with, **14**: 36
  - United States federal transport officials, meeting with, **13**: 13-4
- Transportation of Dangerous Goods Code, Draft V, definition, **10**: 17, 22-3

**Steuart, honorable David Gordon, sénateur (Prince Albert-Duck Lake)**

- Bill C-155, **44**: 9-11, 17, 23, 28-9, 31, 37-9, 40, 43
- Bill C-155, teneur
  - Administration
    - Administrateur de l'Office du transport du grain, **38**: 23-4
    - Comité supérieur du transport du grain, **35**: 20; **37**: 14-6, 18; **38**: 7-8, 20, 22
    - Performance, garanties, chemins de fer, **35**: 22-3; **38**: 21
  - Amendements, Chambre des communes, **35**: 9; **37**: 11-2
  - Camionnage, **36**: 38; **38**: 13
  - Chemins de fer
    - Embranchements, **38**: 12, 14
    - Wagons-trémies, **35**: 23; **38**: 23-4, 25
  - Gouvernement, versements, indemnité CN, **39**: 26-30
  - Nid-de-Corbeau, subvention
    - Mode de versement, **35**: 10-1, 13, 21; **37**: 7-11, 17; **39**: 32-3
    - Montant, **35**: 9
  - Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire, terres houillères, **39**: 34
  - Procédure, **36**: 21, 22, 26, 36; **37**: 6, 19; **38**: 13, 26-7; **39**: 7, 14, 22, 35
  - Producteurs, augmentations des coûts, capacité de payer, **35**: 28; **36**: 33, 35-6; **38**: 22-3, 36-8; **39**: 7-8, 10, 15-6, 22-4
- Taux
  - Chemins de fer, compagnies, coûts, **36**: 20-2
  - Coûts, partage entre le gouvernement et les producteurs, **35**: 16-7; **39**: 8-9, 16
  - Tarifs variables, **38**: 14-5; **39**: 24
- Bill C-163, **43**: 10, 11, 13, 14, 15, 44
- Bill C-163, teneur, **40**: 16-7; **42**: 13-4
- Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 12-3, 14, 15-6, 18, 21-3, 24, 27

**Stollery, honorable Peter Alan, sénateur (Bloor and Yonge)**

- Bill C-155, teneur, **34**: 14-6; **35**: 11, 25-7; **38**: 6, 10-2, 17-8
- VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par
  - Comité parlementaire, étude, **17**: 29
  - Politique ferroviaire nationale, **17**: 28, 29, 31
- Service-voyageurs et service-marchandises, conflits d'horaires, **23**: 23, 24, 25
- Trains transcontinentaux, Union soviétique, comparaison, **15**: 16, 18
- Voyageurs, utilisation, **15**: 15-6, 17-8

**Strain, M. Ted, président, Syndicat national des cultivateurs**

- Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 6, 11, 13-4, 15, 17, 18-9, 21

**Syndicat national des cultivateurs (SNC)**

- Définition, philosophie, **9**: 7, 21
- Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire
  - Abolition, répercussions économiques
    - Agriculteurs, revenus, **9**: 7, 8, 19
  - Alberta Wheat Pool, étude, **9**: 8
  - Camionnage, coûts, **9**: 10, 22
  - Compétitivité sur marchés mondiaux des grains, **9**: 10, 17, 24, 26
  - Effet multiplicateur, **9**: 8, 16
  - Entreprises de silos, **9**: 22, 24
  - Industries de fabrication de l'Est du Canada, **9**: 16
  - Produits bruts, valeur à la ferme, **9**: 9
  - Transport par rail, coûts, **9**: 7-8, 14, 19, 23
- Alternatives proposées par autres, évaluation
  - Alberta, gouvernement, **9**: 20-1
  - Commission Hall (Emmett), **9**: 8-9, 14, 15, 22, 23

**Transport Canada—Cont'd**

United States regulation-making procedure, comparison with Canadian, **13**: 12-4

Urban Transportation Assistance Program (UTAP), track relocation, **16**: 34-5

**VIA Rail Canada Inc.**

Audits by CTC of CN and C.P. charges to VIA, **16**: 22, 24-6

Billing methodology, CN and C.P., annual invoices (#13 and #14), **28**: 5-6, 7

**Budget**

Capital budget, **16**: 7, 31-2; **28**: 6

Deficit, **16**: 7, 14

Operating costs, **16**: 7; **28**: 5-6, 8-9, 10, 12-3

Revenues, **16**: 7, 31

Savings attributable to changes in operating costs, **16**: 22, 23, 30

Subsidies compared to other modes of transportation, **16**: 9-10, 31

Costing information, availability, **16**: 22, 25; **28**: 7-8

Costing Order R-6313 (CTC)

AMTRAK (United States) costing system, comparison, **16**: 20-2

Costs, calculation, **16**: 21-2

Historical background, **16**: 24, 25

Review, **16**: 9, 12, 22, 25

Cutback program, July 27, 1981

Criteria, **16**: 7-8, 29

Historical background, **16**: 6, 12, 13, 16, 17, 20

Minister's comments on arguments against, **16**: 8-12, 30

Purpose, **16**: 6, 22-3, 30

Reasons, **16**: 7-8, 10, 12-3, 30

Fixed price contracts, **16**: 22; **28**: 7, 8

Labour assistance program, **16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13

Legislation proposed, **16**: 12; **24**: 28; **28**: 8

Light, Rapid and Comfortable (LRC) Trains

Atlantic and western services, **16**: 17, 18, 26, 30, 32

Breaking-in process, minor defects, **16**: 17-8

Quebec-Windsor corridor, **16**: 17, 31

Roadbed, **16**: 8, 32, 33

Speed and technology, **16**: 32-3

**VIA Rail passenger service**

Energy efficiency, potential, **16**: 10-1, 12

Essential services, **16**: 7, 29

Future cutbacks, possibility of, **16**: 30

Inter-city and commuter services, **16**: 8, 10, 36-41

Committee recommendation, **30**: xii, 21

Passenger usage statistics

Foreign countries, comparison, **16**: 12, 24

Load factor and occupancy rate, definition and comparison, **16**: 18

Percentage comparison with other modes of transportation, **16**: 9, 31

Policy, **18**: 17-8, 42-3

**Routes**

*Atlantic Limited*, **16**: 14-5, 16, 19, 20, 23-4

*Ocean Limited*, **16**: 14, 23-4

Quebec-Windsor corridor, **16**: 32

*Supercontinental*, abandonment, effect on Jasper tourist industry, **16**: 11

Transcontinental service, significance vis-à-vis national unity, **16**: 5-7, 10, 29

*See also*

Bill C-18

Transportation of Dangerous Goods Act

**Syndicat national des cultivateurs (SNC)—Suite**

Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire—*Suite*

Alternatives proposées par autres, évaluation—*Suite*

Industries secondaires, grains et bétail, **9**: 9, 14, 26

Manitoba, gouvernement, **9**: 20-1

Marché libre, tenants, **9**: 25-6

Propositions en faveur du tarif, **9**: 8, 21-2, 26-7

Saskatchewan, gouvernement, **9**: 12, 20

**Recommandations**

Élargissement, application à d'autres denrées agricoles, **9**: 5, 11, 13, 14, 15, 20

Garantie à perpétuité de structure existante des tarifs, **9**: 5, 11, 12-3, 14, 15

**Sociétés ferroviaires**

Canadien Pacifique Limitée

Accords permanents, **9**: 13-4

Actions collectives contre CP par SNC, **9**: 14-5

Industrie d'extraction du charbon, intérêts dans, **9**: 16

Nationalisation, **9**: 5, 11, 13-4

Structure corporative, **9**: 18-9, 27

Céréales et bétail, transport

Matériel roulant et wagons, **9**: 9

Taux de fret, **9**: 13, 23

Chemins de fer nationaux du Canada

Évaluation, **9**: 17

Nationalisation, **9**: 5, 11, 13

**Critiques**

Orientation capitaliste, **9**: 8, 10, 11, 17, 19, 23

Service, **9**: 9, 14-5, 17, 19, 25-6

Gouvernement fédéral, investissements et subventions, **9**: 9, 10, 12, 15-6, 17-9

Pas du Nid-de-Corbeau, conséquences de l'abolition du tarif

Réseau ferroviaire, **9**: 14, 16, 19

Taux compensatoires et variables, **9**: 7-8, 9, 12, 13, 15, 19, 22-4

Voies secondaires, rationalisation, **9**: 10, 22, 23-4

Recommandation, nationalisation, **9**: 5, 11, 13, 17-9

**TEAP**

*Voir*

Plan de secours d'urgence au transport

**Tarifs postaux**

*Voir*

Société canadienne des postes—Finances—Tarifs postaux

**Taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, Loi, 9: 27**

**Terminus, fermetures**

*Voir sous* Messageries du Canadien National

**Terre-Neuve**

Chemins de fer, service-voyageurs, élimination, **15**: 11, 43; **16**: 27-8;

**17**: 11, 33; **18**: 38; **20**: 27; **25**: 9-10, 11, 31; **32**: 12, 16; **33**: 7, 8

*Voir aussi sous* Chemins de fer nationaux du Canada

**Textes réglementaires, Loi**

Décret en conseil C.P. 1981-2171, légalité, **20**: 5; **26A**: 6; **30**: 5

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, implications, **4**: 8, 10

**Thiesson, M. Stuart, secrétaire administratif, Syndicat national des cultivateurs**

Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 14, 15, 16-7, 20-1, 22, 23-4, 25-7



**Transport 2000 — A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service—An Analysis of the economic impact of bi-level equipment—August, 1981**

**Appendices**

*Consists and Marshalling Instructions, Supercontinental*, CNR, 1975 (# III), **18A**: 18, 48, 50

*Consists and Marshalling Instructions of Trains, Sudbury-Vancouver*, VIA Rail, 1980 (# I), **18A**: 12, 42, 44

List, **18A**: 3

*Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Service*, Railway Transport Committee of the CTC, 1977, p. 42-3 (# II), **18A**: 18, 46-7

**Double-spine transcontinental service**

Historical background, **18A**: 4, 5

Routes proposed (Diagram I), **18A**: 8, 9

Schedules proposed (Schedule I), **18A**: 8

Service proposed and service before cutback program 1981

East, **18A**: 5-7, 8, 9

West, **18A**: 5, 7, 8, 9

**Equipment**

**Bi-level trains**

AMTRAK (United States), comparison, **18A**: 12, 13, 18, 19

Benefits, **18A**: 6, 12, 14-5, 16, 17-8

Possible builders, **18A**: 19

Conventional single-level trains, disadvantages, **18A**: 4, 16-7

Conventional single-level trains and bi-level trains, comparison

Operating costs, **15**: 13; **18A**: 14-5

Train consists and revenue passenger capacity, **18A**: 12

Cost development, methodology, **18A**: 12-4

Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **18A**: 5-6, 7, 8, 9

Modernization, benefits, **18A**: 4-5

Options, evaluation criteria, **18A**: 5

Rebuilt single-level trains and bi-level trains, comparison

Cost of rebuilding versus cost of purchase, **18A**: 15-6

Operating costs, **18A**: 6, 16

Table of Contents, **18A**: 2

**Tables**

Additional Cars Which May Be Added to Basic Bi-Level Train Consists Without Requiring Additional Meal-Cars During The Peak Period (# XVII), **18A**: 19, 40

Additional Cars Which May Be Added to Bi-Level Trains Without Requiring Additional Diesel Locomotives During The Peak Period (# XVI), **18A**: 19, 38

Annual Operating Cost of Single-Level and Bi-Level Trains and the Annual Reduction in Operating Costs of Bi-Level Versus Single-Level Trains Between 1980 and 2003 (# XIII), **18A**: 16, 34

Bi-Level Car Configuration and Passenger Carrying Capacity (# II), **18A**: 12, 14, 17, 20

Comparison of Peak and Off-Peak Diesel and Car Requirements for Conventional Single-Level and Bi-Level Trains (# X), **18A**: 14, 32

Eastern and Western Transcontinental Services Comparison of 1980 Conventional and Bi-Level Equipped Train Output Units and Operating Costs for Full-Year Period (# IX), **18A**: 14, 30

Eastern Transcontinental Comparison of Conventional and Bi-Level Equipped Train Output Units and Operating Costs for Peak, Off-Peak and Full-Year Period (# VII), **18A**: 14, 28

Eastern Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Peak and Off-Peak Seasons Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating Capacity (# V), **18A**: 12, 26

List, **18A**: 2-3

**Thompson, honorable Andrew, sénateur (Dovercourt)**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **16**: 35-6, 39, 40-1

**Thompson, M. K.W., conseiller principal, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports**

Bill C-155, teneur

Discussion, **34**: 15-21, 25-9

Exposé, **34**: 6-14

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **20**: 21-5, 27, 29, 30, 31-2; **23**: 16-27, 30-1; **28**: 28, 29, 32-5

Exposé, **28**: 30-1

Lettre à l'honorable sénateur Smith, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

Témoignage devant le Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires, citations, **26**: 6, 8

**Titre 49**

*Voir*

États-Unis—*Code of Federal Regulations* 49

**Tittley, M. Robert, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs, Transports Canada**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par, **28**: 7, 10, 27

**Tokyo, Sommet, 1979**

*Voir sous* Sommets économiques des pays industrialisés

**Toronto Star**

Document ébruité

Article par Carol Goar, **19**: 34-5

Référence, **15**: 27-8

*Voir aussi*

*Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement*

**Tourisme**

Chemins de fer, réductions du service-voyageurs, effet, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 7, 17, 18, 36; **18**: 10

**Transport des grains dans l'Ouest: rapport sur les consultations et recommandations (Rapport Gilson)**

Audiences et Rapport, **34**: 7, 12, 22, 26-7, 33-4; **38**: 17, 34; **39**: 32-3

**Recommandations**

Agence centrale de coordination, **34**: 7, 8, 23; **38**: 17, 19

Groupes de travail, **34**: 22-3; **38**: 17

Nid-de-Corbeau, subvention

Mode de versement, **34**: 10, 23, 26, 28; **36**: 37; **37**: 5, 7, 9-10

Montant, **35**: 9-10; **36**: 12, 18; **39**: 19-21

Taux, partage des coûts entre le gouvernement et les producteurs, **34**: 23, 33; **38**: 28-9; **39**: 9, 16

**Transport des marchandises dangereuses**

Comités consultatifs, **3**: 9-10; **4**: 9-10, 12-4, 22-3; **10**: 7, 19

Consultations fédérales-provinciales, **3**: 6, 7-9, 14-5; **4**: 6-7, 10-2, 20-1; **13**: 5-6, 8, 10-1; **14**: 6

Transport maritime, règlements, **31**: 31

Transports Canada, consultations avec associations industrielles, **4**: 9-10; **8**: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27; **10**: 15-6, 20-1; **11**: 7, 11-3, 14; **13**: 8-9

*Voir aussi*

Conteneurs

Navires-citernes

**Transport 2000 — A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service—An Analysis of the economic impact of bi-level equipment—August, 1981—Cont'd**  
**Tables—Cont'd**

- Occurrence of Defects on CN Supercontinental in 1975 (# XI), **18A: 15, 32**
- Passenger Capacity of Single-Level and Bi-Level Cars and Resulting Revenue Seats Available Per Car Mile (# XIV), **18A: 16, 17, 36**
- Payback Period for Rebuilding and Re-equipping Options and Savings in Annual Operating Costs Between 1984 and 2003 (# XII), **18A: 16, 32**
- Peak Revenue Passenger Capacity Operated Between Calgary-Vancouver and Jasper-Vancouver in 1975, 1980 and 1984 with Bi-Levels (# XV), **18A: 18, 36**
- Short Cost Development for Bi-Level Cars (# VI), **18A: 13, 28**
- Tabular Summary of Study Highlights (# I), **18A: 20**
- Western Transcontinental Comparison of Conventional and Bi-Level Equipped Train Output Units and Operating Costs for Peak, Off-Peak and Full-Year Period (# VIII), **18A: 14, 30**
- Western Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Off-Peak Season Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating Capacity (# III), **18A: 12, 13, 14, 22**
- Western Transcontinental Number of Conventional Cars Operated and Seating Capacity Provided for the Peak Season Compared to the Number of Bi-Level Cars Required to Provide Equivalent Seating Capacity (# IV), **18A: 12, 13, 14, 24**

**Transport 2000 Canada**

- Flights, transfer from Dorval Airport to Mirabel, **18: 33**
- Historical background, purpose and finances, **18: 13-4; 18A: 1**
- Railway passenger service
  - Canadian Transport Commission
    - Costing Order R-6313, criticism, **18: 28, 32, 40**
    - Inquiries, hearings and recommendations, **18: 6, 7-8, 14, 17-9, 43, 44**
  - Cutback program, July 27, 1981
    - Alternatives, evaluation, **18: 10, 26-8, 41, 42-3, 44, 46-7**
    - Opposition to, **18: 35**
    - Routes, impact analysis, **18: 8-10, 11, 33, 36, 41**
  - Definition as a public transportation system, **18: 26-8**
  - Double-spine transcontinental service with bi-level equipment, plan to maintain, **18: 29-30; 18A: 1-51**
  - Energy efficiency, **18: 7, 15, 21-2, 30, 31-2**
  - Essential services, **18: 43**
  - Foreign countries, **18: 15, 16, 20-1, 25-6, 30-1, 34**
  - Government policy statements, evaluation and comparison with policies of foreign countries
    - High speed trains, **18: 16, 17, 21-2, 30**
    - Inter-city and commuter service, ridership, **18: 19-22, 30**
    - Rationalization, **18: 17-9, 35**
    - Transportation evolution, **18: 15-7, 24-5**
  - Historical background, **18: 5-6**
  - Meeting, Ottawa, October 26, 1981, **18: 10-1**
  - National rail transportation policy, **18: 28**
  - Public consultation, **18: 28-9**
  - Transport Canada policy, **18: 17-8, 42-3**
  - VIA Rail Canada Inc.
    - Equipment, **18: 5, 6, 16, 17, 28, 34**
    - Legislation proposed, **18: 6-7**
    - Letters to the Honourable Senators Frith and Smith, **18: 6**
    - Ridership, **18: 7, 21, 26**
- Statistics quoted in *The Last Straw*, **17: 40-1**

**Transport des marchandises dangereuses—Suite**

*Voir aussi—Suite*

- Transport des marchandises dangereuses, Loi
- Transport des marchandises dangereuses, règlements

**Transport des marchandises dangereuses, Code, règlements proposés**

- Commentaires, période, **14: 20, 23-4**
- Définition, rapport avec Code provisoire IV sur le transport des marchandises dangereuses, **14: 20-3, 24, 25**
- Entrée en vigueur, date, procédure, **14: 20, 22, 23-4, 25, 26, 27; 31: 31**
- Examen par Section du Bureau du Conseil privé du ministère de la Justice, **14: 20, 21, 22, 23, 24-5, 26-7**
- Inaccessibilité pour étude par Comité avant publication dans *Gazette du Canada*, **14: 24-7, 38-9**
- Inspecteurs, **14: 26**
- Publication dans *Gazette du Canada*, **14: 20, 22, 23-4, 25, 26-7**
- Voir aussi*
- Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV

**Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire III**

- Air Transport Association of Canada
- Code provisoire IV, comparaison, **10: 10, 11, 20, 21**
- Lettre à Transports Canada avec commentaires et amendements proposés, **10: 20-1; 10A: 1-18**

**Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV**

- Affiches et étiquetage
  - CEE, règlements sur le transport des marchandises dangereuses, comparaison **14: 36**
  - CFR 49, règlements de l'ATAI et règlements proposés par OACI, comparaison, **10: 9-11, 14-5, 24-5; 14: 9**
  - Coût, **14: 33-4**
  - Étiquettes pour produits de consommation, **8: 11-2, 24-5; 10: 27; 13: 16-7**
  - «Matières dangereuses au contact de l'humidité», **8: 26; 14: 11, 12**
  - Numéros d'identité, **8: 14, 22, 23, 26; 10: 8, 9-10, 15; 14: 9-10, 36**
  - Présentation, **8: 10, 21-2, 26-7; 13: 15-6; 14: 9-10, 11-3, 36**
  - Règlements, **8: 10, 11-3, 14, 17, 24-5**
- Amendement proposé, Partie I, Article 1a) — le mouvement de marchandises dangereuses sur toute propriété privée dont l'accès au public est restreint, **11: 8-9**
- Amendements ou nouveaux règlements, examen par Comité avant publication, **4: 20; 6: 7-8; 7: 12, 23**
- Amendes, **4: 23; 14: 6**
- Amiante, **14: 12, 17**
- Autobus, marchandises dangereuses par colis express, **7: 22-3; 8: 20, 29-31**
- Classification, système, **8: 9, 10, 14, 17, 18, 25; 10: 9, 10, 24; 11: 14-5; 14: 11-3, 37-8**
- Compatibilité avec d'autres systèmes
  - ATAI, règlements, **10: 6, 8-9, 10, 11-3, 14, 15, 16, 18-21, 24-5; 11: 9**
  - CCT, règlements, **14: 37-8**
  - CFR 49 (États-Unis), **8: 8-9, 25-6; 10: 8-9, 10-1, 13, 15, 24; 11: 8, 9; 13: 15; 14: 38**
- Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations unies, recommandations, **13: 15; 14: 35, 36, 37**
- OACI, règlements proposés, **10: 9-11, 13, 14-5, 20, 24-5**
- Complexité, **11: 5-7, 17-8, 19**
- Définition, **4: 8, 10; 6: 5-7; 7: 20-1; 10: 22**
- Déversements, rapport, **11: 8, 10-1**
- Discussion
  - Partie I
    - Annexe A — Liste des marchandises dangereuses, **7: 21; 11: 9, 14-5, 19**

**Transportation Act***See*

National Transportation Act

**Transportation Emergency Assistance Plan (TEAP), 14: 15, 16, 19****Transportation of dangerous goods**Advisory councils, **3: 9-10; 4: 9-10, 12-4, 22-3; 10: 7, 19**Federal-provincial consultations, **3: 6, 7-9, 14-5; 4: 6-7, 10-2, 20-1; 13: 5-6, 8, 10-1; 14: 6**Marine transportation, regulations, **31: 31**Transport Canada consultations with industrial associations, **4: 9-10; 8: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27; 10: 15-6, 20-1; 11: 7, 11-3, 14; 13: 8-9***See also*

Containers

Tankers

Transportation of Dangerous Goods Act

Transportation of dangerous goods regulations

**Transportation of Dangerous Goods Act**Amendment proposed, Section 3 (3) — Exceptions, **11: 8, 9, 12-3**

## Comparisons

Canada Shipping Act, **4: 15, 16, 21-2, 27; 6: 12-5**Explosives Act, **4: 23; 11: 7-8**Fisheries Act, **4: 16-7**

## Discussion

Section 2 — Definitions

“Dangerous goods”, **7: 6, 18; 11: 15, 19**“Means of transport”, **4: 15**Section 3 — Application of Act, **4: 7, 28-9**Section 3 (5) — Application of Act, Exceptions, **4: 15, 22**Section 3 (6) — Definition of “in bulk”, **6: 12**Section 8 — Defence, **7: 6, 9, 18**Section 9 — Competent court, **7: 15**Section 11 — Officers, etc., of corporation, **7: 6, 14, 16, 18; 8: 17; 11: 18**Section 14 — Powers of inspectors, **6: 8, 9**Section 14 (3) — Safety measures, entry and turning back shipments, **6: 8, 9**Section 15 — Seizure, Removal and Forfeiture, **6: 8, 9; 8: 7**Section 18 — Recovery of Costs and Expenses, **7: 6-11; 8: 7; 11: 9-10, 13, 18-9**Section 18 (2) — Presumption, **7: 7, 8, 10, 11, 13, 18**Section 18 (4) — Recourse or indemnity, **7: 9**Section 20 — Inquiries, **7: 7, 8**Section 21 — Regulations, **6: 8**Section 23 — Disclosure of information, **7: 6, 17, 19, 20**Section 23 (1) — Disclosure of information, **7: 19-20**Section 25 — Agreements with provinces respecting implementation and enforcement, **6: 10**Section 26 — Technical research and publication, **4: 8, 14; 6: 6**Section 27 — Permit for equivalent standards, Presumption, **4: 14**Section 28 — Protective directions, **4: 14; 7: 6**Section 29 — Advisory councils, **3: 9-10; 4: 9-10, 12-4, 22-3; 10: 7, 19**Section 32 (1) — Coming into force, **4: 7**Section 32 (2) — Proclamation with respect to transport in a province, **4: 7**Section 32 (3) — Amendment or revocation of proclamation, **4: 6, 7**Section 32 (4) — Proclamation where no agreement reached, **4: 6, 7**Schedule, **4: 15**Historical background, **4: 5, 6-7, 23; 14: 5-8****Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV—Suite**Discussion—*Suite*Partie I—*Suite*Application, **6: 6, 9**Art. 1a) — le mouvement de marchandises dangereuses sur toute propriété privée dont l'accès au public est restreint, **6: 9-10; 11: 8-9, 12-3**Art. 1b) — la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses de détail pour fins de livraison à l'acheteur, lorsque ces marchandises sont transportées par route, **6: 16-20**Art. 1c) — la manutention et le transport d'échantillons de marchandises dangereuses à bord de véhicules à moteur par des employés ou agents d'un fabricant ou d'un distributeur de telles marchandises dans l'exercice de leurs fonctions, **6: 22-3**Art. 1d) — le transport de marchandises dangereuses par tout moyen de transport exploité par les services d'urgence d'un gouvernement fédéral, provincial, régional ou municipal, ou en vertu d'un permis délivré par l'un de ces gouvernements, **6: 23-4**Art. 1e) — le transport de marchandises dangereuses essentielles à l'exploitation ou à la sécurité d'un moyen de transport, à la condition que l'emballage ou le moyen de transport utilisé pour transporter ces marchandises soit conforme aux normes prescrites par toute loi ou texte d'application du Parlement ou d'une province, quant à la conception, la construction ou l'exploitation, **6: 24-6**Partie III — Classification des marchandises dangereuses, **6: 6**Partie IV — Communications, **6: 6**

Partie V

Art. 62 — Sous réserve de toutes dispositions spéciales dans le présent règlement, nul ne doit transporter des marchandises dangereuses dans un véhicule qui transporte également des membres du public, **7: 22-3**Responsabilités, **6: 6-7**Documentation, système, **8: 28; 14: 10, 13**Entrée en vigueur, date, procédure, **4: 6-7, 8-9, 10, 21; 6: 7; 10: 17, 22-3; 13: 9**Examen par Section du Bureau du Conseil privé du ministère de la Justice, **4: 8, 10; 6: 7; 13: 8, 9, 11**Exclusion du Code de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, raisons, **4: 16-9**

## Exemptions

Biens de consommation, **8: 8, 10, 11-3, 14, 18, 19, 20, 29-32; 10: 6, 10, 11, 18, 19, 25; 14: 34-5**Commandes par courrier, **14: 34-5**Complexité, **8: 8, 14, 17**Concentrations, **8: 8, 10, 14; 10: 10, 19**Désignation d'expédition appropriée, **8: 11-3, 19, 22-3, 24, 26, 28-9; 10: 8, 9, 15, 24**Emballages, **10: 10**Fabricants, secret commercial de description de produits, **8: 28-9**Produit, description, **8: 8, 10-3, 16-7, 18, 19, 20, 22-3, 31-2**Quantités limitées, **8: 8, 10-1, 14; 10: 9, 10-1, 14, 18, 19, 25; 14: 10, 34-5**Transport par un particulier pour usage personnel, **4: 28-9***Voir aussi plus haut* Discussion, Partie I, Articles 1a)-e)

## Industrie

Examen, **4: 9; 10: 22-3; 13: 9-10**Exécution, **4: 7, 9, 12, 14**

## Inspecteurs

Avion, spécialistes dans l'expédition par, **6: 26-7**Droit d'appeler des décisions, **11: 7-8, 12, 13, 15-7; 14: 26**Formation, certification, **4: 7, 11-2, 17; 14: 14**Pêcheries, comparaison avec Loi sur, **4: 16**Pouvoirs, **4: 23; 6: 8-9**



**Transportation of Dangerous Goods Act—Cont'd**

## Ramifications

Federal-provincial discussions, **3**: 6, 7-9, 14-5; **4**: 6-7, 10-2, 20-1; **13**: 5-6, 8, 10-1; **14**: 6

Provinces and territories, application, **4**: 7-8, 10-1, 12, 17, 20-1, 24-5, 27; **6**: 10-1; **13**: 5-8, 10-1, 12

*See also*

Bill C-18

Transportation of dangerous goods regulations

**Transportation of Dangerous Goods Code, Draft III**

Air Transport Association of Canada

Draft IV, comparison with, **10**: 10, 11, 20, 21

Letter to Transport Canada with comments and proposed amendments, **10**: 20-1; **10A**: 1-18

**Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV**

Amendment proposed, Part I, Section 2 (a) — The movement of dangerous goods on private property to which access by the public is controlled, **11**: 8-9

Amendments or new regulations, review by Committee prior to publication, **4**: 20; **6**: 7-8; **7**: 12, 23

Asbestos, **14**: 12, 17

Buses, parcel express of dangerous goods, **7**: 22-3; **8**: 20, 29-31

Classification system, **8**: 9, 10, 14, 17, 18, 25; **10**: 9, 10, 24; **11**: 14-5; **14**: 11-3, 37-8

Coming into force, date, procedure, **4**: 6-7, 8-9, 10, 21; **6**: 7; **10**: 17, 22-3; **13**: 9

Compatibility with other systems

CFR 49 (United States), **8**: 8-9, 25-6; **10**: 8-9, 10-1, 13, 15, 24; **11**: 8, 9; **13**: 15; **14**: 38

CTC regulations, **14**: 37-8

IATA regulations, **10**: 6, 8-9, 10, 11-3, 14, 15, 16, 18-21, 24-5; **11**: 9

ICAO proposed regulations, **10**: 9-11, 13, 14-5, 20, 24-5

United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations of, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37

Complexity, **11**: 5-7, 17-8, 19

Definition, **4**: 8, 10; **6**: 5-7; **7**: 20-1; **10**: 22

Discussion

Part I

Application, **6**: 6, 9

Section 1 (a) — The movement of dangerous goods on private property to which access by the public is controlled, **6**: 9-10; **11**: 8-9, 12-3

Section 1 (b) — The handling, offering for transport or transporting of dangerous goods by highway where the goods are being delivered to a purchaser from a retail outlet, **6**: 16-20

Section 1 (c) — The handling and transporting of samples of dangerous goods in motor vehicles by manufacturers' or distributors' representatives acting in the course of their employment, **6**: 22-3

Section 1 (d) — The transporting of dangerous goods in any means of transport operated or licensed by a federal, provincial, regional or municipal government for emergency services, **6**: 23-4

Section 1 (e) — The transporting of dangerous goods required for the operation or safety of a means of transport, provided that the packaging or means of transport in which those goods are carried complies with all applicable design, construction and operating standards prescribed by or pursuant to any Act of Parliament, **6**: 24-6

Part III — Classification of Dangerous Goods, **6**: 6

Part IV — Communications, **6**: 6

Part V

Responsibilities, **6**: 6-7

**Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV—Suite**

Manutention à l'intérieur des usines, **11**: 8-9, 12-3

Matériaux radioactifs, **3**: 11, 15; **8**: 15-6, 30-1; **11**: 15-6, 17; **14**: 12-3

Nouvelle rédaction: «Transport des marchandises dangereuses, Code, règlements proposés»

*Voir plus haut* Transport des marchandises dangereuses, Code, règlements proposés

Publication dans *Gazette du Canada*, **4**: 6-7, 8-9, 20; **6**: 7; **7**: 23; **10**: 17, 22-3, 26; **13**: 9-10

Uniformisation des règlements dans tout le pays, **14**: 6-8, 13

■

**Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire V**

Définition, **10**: 16, 17, 22-3

**Transport des marchandises dangereuses, Loi**

Amendement proposé, Art. 3 (3) — Exceptions, **11**: 8, 9, 12-3

Comparaisons

Explosifs, Loi, **4**: 23; **11**: 7-8

Marine marchande du Canada, Loi, **4**: 15, 16, 21-2, 27; **6**: 12-5

Pêcheries, Loi, **4**: 16-7

Discussion

Annexe, **4**: 15

Art. 2 — Définitions

«Marchandises dangereuses», **7**: 6, 18; **11**: 15, 19

«Moyen de transport», **4**: 15

Art. 3 — Domaine d'application, **4**: 7, 28-9

Art. 3 (5) — Domaine d'application, Exceptions, **4**: 15

Art. 3 (6) — Définition de «en vrac», **6**: 12

Art. 8 — Disculpation, **7**: 6, 9, 18

Art. 9 — Tribunal compétent, **7**: 15

Art. 11 — Dirigeants, etc., de sociétés, **7**: 6, 14, 16, 18; **8**: 17; **11**: 18

Art. 14 — Pouvoirs des inspecteurs, **6**: 8, 9

Art. 14 (3) — Mesures de sécurité, entrée et renvoi, **6**: 8, 9

Art. 15 — Saisie, déplacement et confiscation, **6**: 8, 9; **8**: 7

Art. 18 — Recouvrement des frais et dépens, **7**: 6-11; **8**: 7; **11**: 9-10, 13, 18-9

Art. 18 (2) — Présomption, **7**: 7, 8, 10, 11, 13, 18

Art. 18 (4) — Recours contre des tiers, **7**: 9

Art. 20 — Enquêtes, **7**: 7, 8

Art. 21 — Règlements, **6**: 8

Art. 23 — Communication des renseignements, **7**: 6, 17, 19, 20

Art. 23 (1) — Communication des renseignements, **7**: 19-20

Art. 25 — Accord avec les provinces, **6**: 10

Art. 26 — Recherches, **4**: 8, 14; **6**: 6

Art. 27 — Normes complémentaires équivalentes, Présomption, **4**: 14

Art. 28 — Protection du public, **4**: 14; **7**: 6

Art. 29 — Comités consultatifs, **3**: 9-10; **4**: 9-10, 12-4, 22-3; **10**: 7, 19

Art. 32 (1) — Entrée en vigueur, **4**: 7

Art. 32 (2) — Proclamation relative aux transports dans les provinces, **4**: 7

Art. 32 (3) — Modification ou révocation de la proclamation, **4**: 6, 7

Art. 32 (4) — Absence d'accord, **4**: 6, 7

Historique, **4**: 5, 6-7, 23; **14**: 5-8

Ramifications

Discussions fédérales-provinciales, **3**: 6, 7-9, 14-5; **4**: 6-7, 10-2, 20-1; **13**: 5-6, 8, 10-1; **14**: 6

Provinces et territoires, application, **4**: 7-8, 10-1, 12, 17, 20-1, 24-5, 27; **6**: 10-1; **13**: 5-8, 10-1, 12

*Voir aussi*

Bill C-18

Transport des marchandises dangereuses, règlements

**Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV—Cont'd**Discussion—*Cont'd*Part V—*Cont'd*

Section 62 — Subject to any special provisions in these regulations, no person shall transport dangerous goods in a vehicle carrying members of the public, **7: 22-3**

Schedule A — List of dangerous goods, **7: 21; 11: 9, 14-5, 19**

Documentation system, **8: 28; 14: 10, 13**

Exclusion from Transportation of Dangerous Goods Act, reasons, **4: 16-9**

Exemptions

Complexity of, **8: 8, 14, 17**

Concentrations, **8: 8, 10, 14; 10: 10, 19**

Consumer commodities, **8: 8, 10, 11-3, 14, 18, 19, 20, 29-32; 10: 6, 10, 11, 18, 19, 25; 14: 34-5**

Limited quantities, **8: 8, 10-1, 14; 10: 9, 10-1, 14, 18, 19, 25; 14: 10, 34-5**

Mail order shipments, **14: 34-5**

Manufacturers, trade secrecy of product description, **8: 28-9**

Packaging, **10: 10**

Product description, **8: 8, 10-3, 16-7, 18, 19, 20, 22-3, 31-2**

Proper shipping name, **8: 11-3, 19, 22-3, 24, 26, 28-9; 10: 8, 9, 15, 24**

Transport by an individual for personal use, **4: 28-9**

*See also above* Discussion, Part I, Sections 1 (a)-(e)

In-plant handling, **11: 8-9, 12-3**

Industry

Compliance by, **4: 7, 9, 12, 14**

Review by, **4: 9; 10: 22-3; 13: 9-10**

Inspectors

Air shipment specialists, **6: 26-7**

Fisheries Act, comparison, **4: 16**

Powers, **4: 23; 6: 8-9**

Right to appeal orders of, **11: 7-8, 12, 13, 15-7; 14: 26**

Training, certification, **4: 7, 11-2, 17; 14: 14**

Penalties, **4: 23; 14: 6**

Placards and labelling

CFR 49, IATA regulations and ICAO proposed regulations, comparison with, **10: 9-11, 14-5, 24-5; 14: 9**

Consumer markings, **8: 11-2, 24-5; 10: 27; 13: 16-7**

Cost, **14: 33-4**

"Dangerous when wet", **8: 26; 14: 11, 12**

Design, **8: 10, 21-2, 26-7; 13: 15-6; 14: 9-10, 11-3, 36**

EEC transportation of dangerous goods regulations, comparison with, **14: 36**

Identification numbers, **8: 14, 22, 23, 26; 10: 8, 9-10, 15; 14: 9-10, 36**

Regulations, **8: 10, 11-3, 14, 17, 24-5**

Publication in *Canada Gazette*, **4: 6-7, 8-9, 20; 6: 7; 7: 23; 10: 17, 22-3, 26; 13: 9-10**

Radioactive material, **3: 11, 15; 8: 15-6, 30-1; 11: 15-6, 17; 14: 12-3**

Redrafted into: "Transportation of Dangerous Goods Code, Proposed Regulations"

*See below* Transportation of Dangerous Goods Code, Proposed Regulations

Review by Justice Department, Privy Council Office Section, **4: 8, 10; 6: 7; 13: 8, 9, 11**

Spill reporting, **11: 8, 10-1**

Uniformity of regulations across the country, **14: 6-8, 13**

**Transportation of Dangerous Goods Code, Draft V**

Definition, **10: 16, 17, 22-3**

**Transportation of Dangerous Goods Code, Proposed Regulations**

Coming into force, date, procedure, **14: 20, 22, 23-4, 25, 26, 27**

Comments, period for, **14: 20, 23-4**

**Transport des marchandises dangereuses, règlements***Voir*

Transport des marchandises dangereuses, Code, règlements proposés

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire III

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire V

**Transport des marchandises dangereuses en Ontario***Voir*

*Dangerous Goods Transportation Act of Ontario*, 4<sup>e</sup> session, 31<sup>e</sup> législature, 1980

**Transport du grain de l'Ouest**

Administration

Administrateur de l'Office du transport du grain, rôle, **34: 7-8, 19-20, 23, 25; 38: 8, 10, 24-6; 39: 8**

Comité supérieur du transport du grain

Avantage comme tribune pour tous les membres, **35: 18; 37: 15, 16; 38: 22**

Fonctions et devoirs, **34: 8, 10; 37: 15-6; 38: 7-10, 17-20, 23, 25; 39: 18**

Membres, **34: 8, 20-1, 24; 35: 17-8, 20; 37: 14, 16-9; 38: 7-9, 18-20, 22-3; 39: 18; 44: 12-4, 51**

Rapports, **34: 20-1; 38: 22-3**

Performance, garanties des participants au système

Chemins de fer, investissements et projets d'investissement Canada, biens et service, **34: 32; 35: 25, 27; 38: 18-9; 44: 50**

Ministre, pouvoir de retenir les subventions, **34: 29; 35: 23, 26; 44: 50**

Surveillance, **34: 29-30; 35: 6-7, 23, 25-6; 38: 17-8; 44: 20-1, 49-50, 56**

Primes et sanctions, **34: 7, 25; 38: 21-2; 39: 31**

Wagons-trémies, **34: 19; 38: 8, 23-5; 44: 46-7**

Camionnage, **34: 8, 17; 36: 37-8; 37: 16-7; 38: 9-11, 13; 39: 18; 44: 12, 33-5**

Chemins de fer

British Columbia Railway, **34: 27-8, 32; 35: 24; 44: 29-31**

CN, indemnité, **35: 24; 36: 10; 39: 26-30**

Churchill, ligne, **34: 31; 35: 24**

Embranchements

Réseau, **38: 9-13, 15-8; 44: 21**

Subventions, **34: 12, 29-30, 35; 35: 21; 36: 7; 38: 28**

Investissement, projets

Déclarations annuelles, **34: 28-30; 44: 49**

Tunnels, doublement des voies, etc., **35: 9, 23; 38: 16, 35; 44: 17-8, 22-3**

Rajustements provisoires du gouvernement, **34: 34-5; 44: 14-7, 58**

Wagons-trémies, **34: 30-1; 35: 16, 21-4; 36: 7; 38: 25-6; 44: 23, 45-8**

*Voir aussi plus bas* Nid-de-Corbeau, subvention

Examen, **34: 25-6; 35: 7-8, 10-2, 17, 20; 37: 9-10; 39: 16, 30-2; 44: 34, 50, 54-6**

Gouvernement, versements

CN, indemnité, **35: 24; 36: 10; 39: 26-30**

Churchill, ligne, **34: 31; 35: 24**

Embranchements

Remise en état, **34: 30; 35: 12, 16, 21-2; 36: 7, 11, 18; 38: 13-7; 44: 23**

Subventions, **34: 12, 29-30, 35; 35: 21; 36: 7; 38: 28**

Fonds d'initiatives industrielles, **35: 21-2**

Fonds de rajustement agricole, **34: 26**

Fonds de stabilisation des grains, **35: 16-7; 39: 10, 12**

Fonds du revenu consolidé, **44: 44**

Montant, **35: 8, 21-2; 36: 9; 38: 35; 39: 13; 44: 51**

**Transportation of Dangerous Goods Code, Proposed Regulations—***Cont'd*

Definition, relationship with Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, **14**: 20-3, 24, 25

Inaccessibility for study by Committee until published in *Canada Gazette*, **14**: 24-7, 38-9

Inspectors, **14**: 26

Publication in *Canada Gazette*, **14**: 20, 22, 23-4, 25, 26-7

Review by Justice Department, Privy Council Office Section, **14**: 20, 21, 22, 23, 24-5, 26-7

*See also*

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV

**Transportation of dangerous goods in Ontario***See*

Dangerous Goods Transportation Act of Ontario, 1980

**Transportation of dangerous goods regulations***See*

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft III

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV

Transportation of Dangerous Goods Code, Draft V

Transportation of Dangerous Goods Code, Proposed Regulations

**Trucking**

Canadian National Express

Between terminals, **5**: 15-6, 17

Quebec, **5**: 15, 16, 17

Service beyond network limits, local truckers, **5**: 7, 10, 27-8, 41-3, 44, 55-6

Subsidiaries, **5**: 16, 57

Canadian National Transportation Limited, **5**: 19-20, 21

Industry, background information, **8**: 5, 6, 17

Private carriers

Newfoundland, **5**: 53

Pay rates, CN Express, comparison, **5**: 17

Western grain transportation, **34**: 8, 17; **36**: 37-8; **37**: 16-7; **38**: 9-11, 13; **39**: 18; **44**: 12, 33-5

*See also*

Canadian National Express

Canadian Trucking Association

Provost Corporation

**Turner, Ron, Professor, Canadian Institute of Guided Ground Transport**

Railway passenger service cost-efficiency, quotation of statement on, **16**: 11

**U.S. CFR 49**

*See under* United States

**United Nations**

Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations

Adoption in part by United States government, **13**: 14-5; **14**: 36

Background information, **14**: 37

Canadian involvement, **13**: 15

EEC transportation of dangerous goods regulations, relationship with, **14**: 35, 36-7

ICAO proposed regulations, relationship with, **10**: 13; **13**: 14; **14**: 37

Placards and labelling

Design, **8**: 26-7; **13**: 15-6; **14**: 9-10

Identification numbers, **8**: 14, 22, 23, 26; **10**: 8, 9-10; **14**: 9-10

**Transport du grain de l'Ouest—Suite**

## Gouvernement, versements—Suite

Rajustements provisoires aux compagnies de chemins de fer, **34**: 34-5; **44**: 14-7, 58

Wagons-trémies, **34**: 30-1; **35**: 16, 21-4; **36**: 7; **38**: 13, 25-6; **44**: 23, 45-8

*Voir aussi plus bas* Taux

## Nid-de-Corbeau, subvention

Application, **34**: 6, 19; **35**: 8, 10, 21; **37**: 18; **39**: 9; **44**: 11-5, 27-9, 35-8, 45

Cultures spéciales, ajout, **34**: 6, 19; **35**: 8, 10, 21; **37**: 18; **39**: 9; **44**: 12, 15, 27, 28-9

Définition, **34**: 9, 12-3, 34; **35**: 10; **38**: 28, 31; **39**: 9; **44**: 14-9, 23, 27, 39, 56

## Mode de versement, versement aux sociétés ferroviaires

## Alternative, versement aux producteurs

Avantages, **34**: 11, 17, 26; **36**: 36-8; **37**: 5-7, 9-11, 16-7; **38**: 12; **39**: 14; **44**: 33

Bétail, industrie, position, **34**: 17; **35**: 7, 21; **37**: 8, 11; **44**: 33, 39

Désavantages, **34**: 17-8; **37**: 7-8, 9, 16-8

Opposition, **34**: 10-1, 18, 26-7; **35**: 21; **37**: 7-9; **44**: 33-5

Bétail, industrie, effet, **35**: 11, 25; **36**: 37; **37**: 9-11; **44**: 38-9

But, **34**: 6-7, 34; **35**: 5, 6-7, 8, 12, 14; **37**: 6; **39**: 22-3; **44**: 19-20, 55-6

Comité d'examen, **34**: 6, 11, 13-4, 25-7; **35**: 7-8, 10-4, 17, 20; **37**: 9-10; **39**: 31-4; **44**: 33-4, 50, 57-8

Développement économique, perspectives, **35**: 8-9, 24-5, 26-7; **44**: 51, 54, 58

Évolution de la décision, **34**: 10-1, 26-7; **35**: 7, 10, 13; **37**: 6

Nouvelle-Écosse, industrie de l'acier, avantages, **35**: 18, 24-5, 26-7; **44**: 51, 58

Montant, **34**: 10, 12, 32, 35; **35**: 9-10, 21-2; **38**: 28, 31; **44**: 14-9, 27, 29

Pays étrangers, réaction, **44**: 37, 39

## Pas du Nid-de-Corbeau, tarif statutaire

Changement, réaction, **34**: 10, 16, 22; **35**: 5, 18-21; **44**: 51-2

## Effets contraires dans l'Ouest du Canada

Détérioration du réseau ferroviaire, **34**: 12; **35**: 16, 19; **38**: 16

Distorsions dans le secteur agricole, **34**: 10-1, 14-7, 26; **35**: 8, 11, 19; **36**: 36-7; **37**: 9-10; **44**: 38-9

Historique, terres houillères, **39**: 34; **44**: 53

## Producteurs/Expéditeurs

## Coûts

Augmentations, capacité de payer, **34**: 10, 15-6, 33-4; **35**: 6, 7, 13-6, 27-8; **36**: 7, 32-6; **38**: 30, 32-8; **39**: 7-17, 22; **44**: 31-2, 40-1, 48-9, 52-3

Montant payé en vertu du tarif statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau, **34**: 12, 32; **35**: 28; **38**: 28; **44**: 29

Wagons-trémies (Commission canadienne du blé), **34**: 30; **35**: 22, 23-4; **44**: 45-7

## Taux

## Chemins de fer, compagnies, coûts

Camionnage, comparaison, **38**: 9-11, 13

## Coûts constants

Contribution, calcul, **34**: 13; **35**: 9-10; **36**: 5, 6-10, 12-4, 21-2, 28-32; **39**: 19-21, 24-6; **44**: 16, 18-9, 55-6

Définition, **34**: 12-3; **36**: 6, 8-9, 28-30; **39**: 21, 24-6; **44**: 19

## Coûts variables

Calcul, **36**: 15-20, 30-2; **39**: 19; **44**: 16, 18-22

Coût du capital, **36**: 5-6, 8, 10-7, 20-1, 23-8; **39**: 19-20, 30-2; **44**: 19-20, 23-4

Définition, **34**: 31; **36**: 17, 23, 30; **38**: 26; **44**: 16, 24, 27

Examens par la CCT, **34**: 9, 31; **35**: 10; **38**: 29; **39**: 20, 23-4, 30-2; **44**: 56

États-Unis, comparaison, **36**: 22; **38**: 12; **39**: 17-8



**United Nations—Cont'd**

- Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, recommendations—*Cont'd*
- Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37
- Convention on hostage-taking, **1**: 9
- Hijacking, prosecute extradite formula, **1**: 14-5

**United States**

- Code of Federal Regulations 49 (CFR 49)
  - Complexity, **10**: 9
  - Definition, **10**: 15
  - IATA regulations, comparison with, **10**: 14, 15
  - Transportation of Dangerous Goods Code, Draft IV, compatibility with, **8**: 8-9, 25-6; **10**: 8-9, 10-1, 13, 15, 24; **11**: 8, 9; **13**: 15; **14**: 9, 38
- Federal Aviation Administration, **40**: 30; **43**: 37, 39
- Hijacking
  - Cuba
    - Agreement, **1**: 11, 29
    - Incidents, **1**: 14, 17, 27, 29
  - Incidents, **1**: 7, 11, 14, 17-8, 27, 29
  - Legislation, **1**: 8
  - Private aircraft, **1**: 14
- National Transportation Safety Board, **40**: 21; **42**: 10, 18-20; **43**: 37, 39
- Regulation-making procedure, comparison with Canadian, **13**: 12-4
- Secretary of Transport, meeting with the Honourable Jean-Luc Pepin, **13**: 11-2, 13
- Transportation of dangerous goods
  - CHEMTREC, **14**: 15, 16
  - Manual published, **14**: 15
  - Regulations, state governments vis-à-vis federal government, **13**: 17
  - Transport Canada meeting with federal transport officials, **13**: 13-4
- United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, adoption (in part) of recommendations of, **13**: 14-5; **14**: 36

**VIA**

- See*
- VIA Rail Canada Inc.

**Vancouver Board of Trade**

- Bill C-92, position on, **31**: 9, 10

**Vancouver Harbours Board**

- See*
- Vancouver Port Authority

**Vancouver Port Authority, 31**: 9, 10**Venice Summit, 1980**

- See under* Economic summits of industrialized nations

**VIA Rail Canada Inc.**

- Administration
  - Business plan, **28**: 12, 26-7
  - Corporate structure, proposal, **27A**: 1-2
  - Directors and board, management policies, **24**: 20, 21
  - Internal audits, procedure in case of wrongdoing by employee, **24**: 21-3
  - Leadership, change, **32**: 5, 6
  - Management control of operations, **19**: 26-8; **32**: 10, 11

**Transport du grain de l'Ouest—Suite****Taux—Suite**

- Coûts, partage entre le gouvernement et les producteurs
- Aperçu, **34**: 7, 8-9, 11; **38**: 28-9; **39**: 7; **44**: 17, 19, 23
- Augmentations des coûts
  - Inflation, **34**: 9, 11, 18, 23, 33; **36**: 37; **38**: 28-9, 31, 34; **39**: 13, 32; **44**: 17
  - Limitation de la part des producteurs (filet de sécurité), **34**: 6, 12, 16, 18-9; **35**: 7, 12, 14-7; **38**: 5, 34; **39**: 11-7, 32; **44**: 17, 26, 31-3, 40-1, 48-9, 55
  - Volume (tonnage maximum), **34**: 6, 11, 23, 32-4; **37**: 7; **38**: 28-9; **39**: 8-11, 13, 15, 22; **44**: 28-9
- Barème annuel
  - Barème de référence, **38**: 30; **39**: 28; **44**: 24-5
  - Calcul, **34**: 9, 12-3, 20, 31, 34; **38**: 29-31; **39**: 7-8, 23-4, 27-30; **44**: 17, 25-6, 43-4
- Tarifs variables, **38**: 14-5; **39**: 24-6, 31; **44**: 19, 27-8

**Transport du grain de l'Ouest, Loi****Voir**

- Bill C-155
- Bill C-155, teneur

**Transport en vrac par voie maritime****Voir**

- Navires-citernes

**Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs transcontinental au moyen du train à étage—Analyse de l'incidence économique du matériel à étage—août 1981** Dans le texte de cet appendice, l'expression 'train à étage' signifie soit 'train à deux niveaux' lorsqu'on mentionne des trains, soit 'service double itinéraire' lorsqu'on mentionne des lignes.

**Appendices**

- Consists and Marshalling Instructions, Supercontinental, CNR, 1975 (# III), 18A*: 18, 49, 51
- Consists and Marshalling Instructions of Trains, Sudbury-Vancouver, VIA Rail, 1980 (# I), 18A*: 12, 43, 45
- Liste, **18A**: 3
- Plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs, Comité des transports par chemin de fer de la CCT, 1977, p. 44-5 (# II), 18A*: 18, 46-7

**Matériel**

- Établissement des coûts, méthodologie, **18A**: 12-4
- Modernisation, avantages, **18A**: 4-5
- Options, critères d'évaluation, **18A**: 5
- Trains à deux niveaux
  - AMTRAK (États-Unis), comparaison, **18A**: 12, 13, 18, 19
  - Avantages, **18A**: 6, 12, 14-5, 16, 17-8
  - Constructeurs possibles, **18A**: 19
- Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **18A**: 5-6, 7, 10, 11
- Trains traditionnels, désavantages, **18A**: 4, 16-7
- Trains traditionnels et trains à deux niveaux, comparaison
  - Composition des trains et capacité de voyageurs payants, **18A**: 12
  - Coûts d'exploitation, **15**: 13; **18A**: 14-5
  - Trains traditionnels refaits et trains à deux niveaux, comparaison
    - Coût de la réfection par rapport à l'achat, **18A**: 15-6
    - Coûts d'exploitation, **18A**: 6, 16
- Service transcontinental double itinéraire
  - Historique, **18A**: 4, 5
  - Horaires proposés (Tableau 1), **18A**: 8, 10
  - Lignes proposées (Schéma I), **18A**: 8, 11

**VIA Rail Canada Inc.—Cont'd**

- AMTRAK (United States), comparison
  - Costing systems
    - Comparison of AMTRAK and VIA Costing Approaches* (CTC), **27**: 33-4, 39, 43-5, 46-7; **28**: 14, 15-6, 25-6, 29; **32**: 32-3
    - Overview, **15**: 13, 14, 20-1, 25, 28, 36; **16**: 20-2; **17**: 24-5; **27**: 11-2, 14-5; **27A**: 2, 4-5; **30**: 14-5
  - Employees, control, **16**: 21; **17**: 25; **27**: 8, 14
  - Equipment
    - Maintenance, **16**: 21; **17**: 24; **27**: 8, 14, 19, 21, 42
    - Rebuilding, **27**: 20-2, 43
  - Incentive payments, **27**: 33, 43-5
  - Legislation, **27A**: 1; **30**: 9-10
  - Track maintenance (maintenance of way), **15**: 36; **16**: 21; **17**: 24, 25; **27**: 16, 33, 37-40
  - See also below* Costing System under CTC Costing Order R-6313
- Budget
  - Deficit
    - Projected figures, **15**: 32; **16**: 7
    - Transcontinental service, effect on, **16**: 14; **19**: 32
- Expenses
  - Capital budget, **15**: 25, 28; **16**: 7, 31-2; **19**: 6, 7, 22, 23, 27, 28, 29; **24**: 15-6, 20, 23, 24, 31-2; **32**: 23
  - Operating costs
    - Amount, **15**: 28, 33; **16**: 7; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7, 22, 27; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **27**: 33-4; **30**: 3-4, 7; **32**: 31; **33**: 5-7
    - Estimates of effect of cutbacks on, **15**: 12, 29, 32; **16**: 22, 23, 30; **17**: 7, 39; **19**: 6, 9-11, 15, 21-2, 27-30; **27**: 14-5, 17; **28**: 5-6, 8-9, 10, 12-3, 14, 17, 18; **30**: 4, 10; **32**: 24-5
  - Inflation, effect, **17**: 32-3; **19**: 16-7; **24**: 29
  - Revenues, **16**: 7; **17**: 8; **19**: 6, 7, 21-2, 27-8; **20**: 34, 35; **25**: 8; **27**: 33-4; **28**: 6, 26-7; **32**: 18-9; **33**: 6-7
  - Subsidies compared to other modes of transportation, **15**: 12, 25; **16**: 9-10, 31; **17**: 8, 12, 30; **19**: 23-4; **25**: 5-6; **27**: 28-9; **30**: 19
- CN and C.P.
  - Additional trains, **16**: 22; **20**: 17; **25**: 26-7
  - Billing methodology and invoices #13 and #14
    - CN and C.P., positions on, **21**: 8-9, 15-7; **25**: 15-8, 21-6, 29-30; **32**: 29-32
    - CTC, position on, **20**: 10-1, 12; **23**: 13-4, 15-6; **27**: 36-7
    - Committee recommendation, **30**: xi, 12; **32**: 29, 32
    - Overview, **30**: 7, 11-2
    - Transport Canada, position on, **28**: 5-6, 7
    - VIA, position on,
      - Quoted by other people, **17**: 10, 23, 25-6; **18**: 11; **27**: 35
      - Testimony before Committee, **19**: 11-2, 15, 16-7, 18, 22; **24**: 7-8, 15-6, 20, 25-7, 29; **32**: 6, 9
- Bonus payments, proposal, **27**: 13-4; **27A**: 3
- Contracts
  - Extension, **21**: 10-1, 12, 14, 18-9; **24**: 7, 21, 25; **28**: 17, 20; **33**: 9, 10
  - Fixed price, **16**: 22; **19**: 7, 17-8, 22; **20**: 17-8, 26; **24**: 16, 20, 25-6, 28-9; **25**: 15, 16, 25, 26, 27; **27**: 34; **28**: 7, 8, 16, 17, 22; **30**: 12; **32**: 9, 10, 29-32
  - Committee recommendation, **30**: xi, 12; **32**: 9, 29, 32
  - Historical background, **15**: 34; **20**: 14-5, 21-2, 23-4, 27, 29, 30; **21**: 10-1, 12, 14; **30**: 8; **32**: 28
  - Negotiations, **20**: 14, 17-22; **24**: 7, 20-1, 28; **25**: 7, 15-8, 20-1, 24-7, 30-1; **27**: 34-5, 36; **28**: 21-2, 24; **32**: 7, 9; **33**: 9-10
  - See also below* Documents requested by Committee
- Costing information, availability
  - CN and C.P., positions on, **21**: 10-4, 15; **25**: 7, 18, 19, 21; **30**: 8; **32**: 28; **33**: 9

**Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs . . .—Suite**

- Service transcontinental double itinéraire—*Suite*
  - Service proposé et service avant le programme de réductions de 1981
    - Est, **18A**: 5-7, 8, 10, 11
    - Ouest, **18A**: 5, 7, 8, 10, 11
- Table des matières, **18A**: 2
- Tableaux
  - Agencement des voitures à étage et capacité de transport de voyageurs (# II), **18A**: 12, 14, 17, 21
  - Capacité de transport-voyageurs des voitures traditionnelles et des voitures à étage, et nombre de places payantes disponibles par mille-voiture correspondant (# XIV), **18A**: 16, 17, 37
  - Capacité de voyageurs payants en période de pointe exploitée sur les lignes Calgary-Vancouver et Jasper-Vancouver en 1975, 1980 et 1984 avec les voitures à étages (# XV), **18A**: 19, 37
  - Cas de pannes du *Supercontinental* du CN en 1975 (# XI), **18A**: 15, 33
  - Comparaison du nombre de locomotives diesel et de voitures nécessaires en période de pointe et en période normale pour les trains traditionnels et les trains à étage (# X), **18A**: 14, 33
  - Coûts d'exploitation annuels des trains traditionnels et des trains à étage et réduction annuelle des coûts d'exploitation des trains à étage par rapport aux trains traditionnels de 1980 à 2003 (# XIII), **18A**: 16, 35
  - Établissement des coûts déterminés pour les voitures à étage (# VI), **18A**: 13, 29
  - Liste, **18A**: 2-3
  - Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de locomotives diesel supplémentaires durant la période de pointe (# XVI), **18A**: 19, 39
  - Nombre de voitures supplémentaires que l'on peut ajouter à la composition de base du train à étage sans avoir besoin de voitures-restaurants supplémentaires pendant la période de pointe (# XVII), **18A**: 19, 41
  - Période de recouvrement dans le cadre des options de réfection et d'achat d'un nouveau matériel et économies réalisées sur les coûts d'exploitation annuels entre 1984 et 2003 (# XII), **18A**: 16, 33
  - Résumé sous forme de tableau des points importants de l'étude (# I), **18A**: 21
  - Services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest: comparaison (chiffres de 1980) des unités de rendement et des coûts d'exploitation pour toute l'année des trains traditionnels et des trains à étage (# IX), **18A**: 14, 31
  - Transcontinental de l'Est: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année (# VII), **18A**: 14, 29
  - Transcontinental de l'Est: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offertes en saison de pointe et en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# V), **18A**: 12, 27
  - Transcontinental de l'Ouest: comparaison des unités de rendement et des coûts d'exploitation des trains traditionnels et des trains à étage en période de pointe, en période normale, et sur toute l'année (# VIII), **18A**: 14, 31
  - Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offerte en saison de pointe par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# IV), **18A**: 12, 14, 25
  - Transcontinental de l'Ouest: nombre de trains traditionnels exploités et capacité de places offerte en saison normale par rapport au nombre de voitures à étage nécessaires pour offrir une capacité de places équivalente (# III), **18A**: 12, 14, 23

**VIA Rail Canada Inc.—Cont'd****CN and C.P.—Cont'd****Costing information, availability—Cont'd**

CTC, position on, **20**: 14-5, 17, 19-31; **23**: 16-23, 25, 26, 27; **27**: 35; **28**: 16, 21-3, 30-5; **30**: 8, 9

Committee recommendation, **30**: xi, 10; **32**: 28

List of information required, **20**: 14, 17; **21**: 13; **23**: 25; **32**: 28

Overview, **30**: 7-9, 10, 14

Transport Canada, position on, **16**: 22, 25; **28**: 7-8, 16, 17, 22, 24

**VIA, position on**

Quoted by other people, **15**: 34; **16**: 22, 25; **17**: 23, 26, 33-5, 40; **18**: 11, 32; **20**: 15; **28**: 31, 32; **30**: 8; **35**: 25-6

Testimony before Committee, **19**: 12-6, 18-21, 26, 38; **24**: 7, 8, 25-6, 28; **28**: 14, 16, 19, 21-3

**Costs**

Amount, **15**: 28, 33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **30**: 7; **32**: 31; **33**: 5-7

Duplicate charges, **28**: 16, 19, 20

Equipment maintenance, **21**: 15-6; **27**: 19, 42; **32**: 23, 24

Stations, **19**: 14, 26-7; **20**: 12, 16, 17, 22, 28-9; **23**: 16-7; **25**: 24; **27**: 8, 14; **28**: 20-1, 27, 32-3; **30**: 17-8; **32**: 33; **33**: 10

Committee recommendations, **30**: xii, 17, 18; **32**: 33

Switching, **19**: 13, 14; **20**: 21; **21**: 18-9; **23**: 19-20, 28-9; **25**: 19, 21, 22-3; **27**: 36

Track and roadbed, **17**: 40; **18**: 40; **19**: 15, 20; **20**: 20, 31, 32-3; **23**: 29; **27**: 38-40; **32**: 8-9, 16-8

Financial position, evaluation, **15**: 35; **16**: 9; **17**: 26, 40; **18**: 11; **19**: 16

On-time performance of trains, incentives, **24**: 28; **25**: 8, 30, 31; **27**: 13, 33, 43-5; **27A**: 3

Committee recommendation, **30**: xii, 16

Passes, railway personnel, **20**: 31-2, 36; **21A**: 1-2; **24**: 23; **25**: 8-9, 30; **27**: 16; **32**: 7, 33

Committee recommendation, **30**: xii, 16; **32**: 33

Statutory responsibility to provide service, effect, **19**: 35-7; **30**: 7

Switching system, **27**: 29

*Consists and Marshalling Instructions of Trains, Sudbury-Vancouver*, 1980, **18A**: 12, 42, 44

**Correspondence**

CTC, **28**: 22, 30

Committee, **21**: 10, 11; **24**: 6-7, 8; **28**: 14-5

Letter to the Honourable Senator Smith from Mr. K.W. Thompson, comments on, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

**Costing system under CTC Costing Order R-6313**

CTC costing methodology changes, effect, **17**: 26; **23**: 13, 15, 16; **24**: 27; **27**: 36-7

Changes proposed, **15**: 12-3, 14, 20-1, 25, 29, 34; **16**: 20; **17**: 7, 8, 10, 11, 22-4, 34-5; **18**: 28, 32, 40; **27A**: 2-3

Committee recommendation, **30**: xi-xii, 16; **32**: 29, 32

**Costs, calculation**

CTC, position on, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2, 29; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 46-7; **28**: 30

Committee, position on, **30**: 14-6

DeLora, J., position on, **27**: 11-2; **27A**: 2, 4-5

Transport Canada, position on, **16**: 21-2

VIA, position on, **19**: 15, 17, 20-1, 23, 24

Fixed costs, **27**: 33, 37-40

Overhead costs, allocation, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **16**: 21; **19**: 7, 15, 23; **20**: 33-4; **27**: 11, 12, 15, 19, 33, 37-40, 45; **27A**: 2-3; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30; **30**: 15

Overview, **15**: 43; **17**: 13-4, 23-4; **19**: 14, 15-6; **27**: 11-2; **30**: 7, 14-6

Savings projected using AMTRAK system, **15**: 13, 28; **27**: 33-4, 43; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30; **30**: 15; **32**: 32-3

See also above AMTRAK

**Transport 2000 Canada****Chemins de fer, service-voyageurs****Commission canadienne des transports**

Enquêtes, audiences et recommandations, **18**: 6, 7-8, 14, 17-9, 43, 44

Ordonnance sur les frais R-6313, critique, **18**: 28, 32, 40

Consultation du public, **18**: 28-9

Définition comme réseau de transport public, **18**: 26-8

États étrangers, **18**: 15, 16, 20-1, 25-6, 30-1, 34

Gouvernement, énoncés de principe, évaluation et comparaison avec politiques des états étrangers

Rationalisation, **18**: 17-9, 35

Trains interurbains et de banlieue, nombre de voyageurs, **18**: 19-22, 30

Trains rapides, **18**: 16, 17, 21-2, 30

Transport, évolution des systèmes, **18**: 15-7, 24-5

Historique, **18**: 5-6

Politique ferroviaire nationale, **18**: 28

Réductions, programme du 27 juillet, 1981

Alternatives, évaluation, **18**: 10, 26-8, 41, 42-3, 44, 46-7

Lignes, analyse des répercussions, **18**: 8-10, 11, 33, 36, 41

Opposition, **18**: 35

Rentabilité sur le plan énergétique, **18**: 7, 15, 21-2, 30, 31-2

Réunion, Ottawa, le 26 octobre, 1981, **18**: 10-1

Service transcontinental double itinéraire, projet pour l'assurer au moyen du matériel à deux niveaux, **18**: 29-30; **18A**: 1-51

Services essentiels, **18**: 43

Transports Canada, politique, **18**: 17-8, 42-3

**VIA Rail Canada Inc.**

Lettres aux honorables sénateurs Frith et Smith, **18**: 6

Matériel, **18**: 5, 6, 16, 17, 28, 34

Mesure législative proposée, **18**: 6-7

Voyageurs, nombre, **18**: 7, 21, 26

Historique, but et finances, **18**: 13-4; **18A**: 1

Statistiques citées dans *La Fin d'un rêve?*, **17**: 40-1

Vols, transfert de l'aéroport de Dorval à Mirabel, **18**: 33

**Transporteurs aériens**

ATAI, règlements sur les objets réglementés, conformité, **10**: 6

Fret aérien, statistique, **10**: 8

Voir aussi

Air Transport Association of Canada

**Transports, Comité permanent de la Chambre des communes**

Bill C-18, études, **3**: 6, 7, 9, 11; **4**: 16; **11**: 7, 11

Bill C-155

Amendements, **34**: 5-6, 8, 20-1, 34-5, 28; **35**: 6-7; **37**: 16-7, 18; **38**: 8, 20

Audiences, **34**: 6, 27-8; **35**: 6-7, 24

**Chemins de fer, service-voyageurs, étude**

Ministre des Transports, consentement à comparaître comme témoin, **15**: 30-1

Ordre de renvoi, **15**: 9, 29, 30; **17**: 29

Témoignage concernant VIA Rail, citations, **17**: 23, 25-6, 40; **18**: 11, 32, 40; **19**: 35; **27**: 34

**Transports, Loi nationale**

Art. 45 — Juridiction, **22**: 8

Art. 47 — Juridiction quant aux contrats, **22**: 8

Art. 48 — La Commission peut agir de son propre mouvement, **22**: 8

Art. 64 (1) — Le gouverneur en conseil peut modifier ou rescinder Comité, recommandation, **30**: xi, 6; **32**: 27

**Interprétation**

Aperçu, **15**: 11; **16**: 8, 12-3; **17**: 5, 27, 29, 36; **19**: 11, 27; **30**: 3, 5, 6; **32**: 26, 27



**VIA Rail Canada Inc.—Cont'd**

- Cutback program, July 27, 1981
  - Criteria, **16**: 7-8, 29; **19**: 27
  - Decision by cabinet, **27**: 47
  - Historical background, **16**: 6, 12, 13, 16, 17, 20; **17**: 9, 11; **18**: 15-7, 24-5; **19A**: 1, 2
  - Minister of Transport, comments on arguments against, **16**: 8-12
  - Positive aspects, **19**: 28-9
  - Purpose, **15**: 23; **16**: 6, 22-3, 30; **17**: 15, 37; **18**: 38; **19**: 6, 7, 23, 27-30
  - Reasons, **15**: 22; **16**: 7-8, 10, 12-3, 30; **19**: 6-7, 22-3, 27-8, 31
- Documents requested by Committee
  - Confidentiality
    - Difficulties arising from, **24**: 9-11, 12-4
    - Procedure to maintain, **24**: 12, 13, 15
    - Reasons for, **24**: 10, 11-2, 14
  - Motion for the production of
    - Carried, **24**: 5, 14
    - Reasons for, **24**: 7, 8-9
  - Resolution, **24**: 4-5, 9
- Employees
  - DeLora, J., recommendations, **27**: 8, 14; **27A**: 2
  - Labour assistance program, **16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13; **30**: 10-1
  - Number affected by cutback program, **19**: 10-1, 30-1; **28**: 7, 9, 10-1
- Equipment
  - Bi-level trains, **18**: 29-30; **19**: 9; **19A**: 1-2, 4, 10, 13; **32**: 25
  - Cars and diesel engines
    - Age, **16**: 17; **17**: 10; **18**: 5, 6, 16; **19**: 8, 9, 23, 27, 29-30; **21**: 18; **25**: 13-5; **30**: 17
    - Back-shopping, **23**: 30; **25**: 20, 21-2, 27-8; **28**: 14; **32**: 23, 24
    - Heavy cleaning, **32**: 23, 24
    - Maintenance, **21**: 15-6, 17; **24**: 8; **27**: 8, 19, 21, 42; **28**: 15, 27; **32**: 23-4
    - Rebuilding, **18A**: 6, 15-6, 32; **27**: 21-2, 43
    - Running repairs, **32**: 23, 24
    - Surplus, **19**: 8-9
    - Utilization, **19**: 23, 27-8
    - Value in 1977, **19**: 8, 9; **21**: 18; **25**: 13, 14; **27**: 19
  - Committee position on, **30**: 17-8
  - Heating system, **18**: 17, 34; **19**: 8; **21**: 18
  - High speed inter-city trains, **18**: 17; **27**: 24-6
  - Information requested by Committee (Letter, February 12, 1982), **24**: 6-7, 8, 31-2; **28**: 14-5
  - Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains
    - Atlantic and western services, **15**: 41; **16**: 17, 18, 26, 30, 32; **17**: 37-8; **24**: 6; **28**: 14, 15, 17-8, 25; **30**: 22; **32**: 7-8, 19-20
    - Committee recommendation, **30**: xii, 22
    - Bombardier contracts, **24**: 15, 16, 24, 27-8; **30**: 22; **32**: 19, 25
    - Breaking-in process, minor defects, **16**: 17-8; **24**: 17-20, 27-8; **27**: 23; **28**: 24; **30**: 22
    - Cost, **16**: 31, 32; **24**: 19; **32**: 18-9
    - Dedicated corridors, **16**: 8; **24**: 31; **30**: 22
    - Foreign modern trains, comparison, **24**: 19-20, 29, 30
    - New equipment orders, **24**: 6, 15, 16-7, 24; **28**: 15, 25; **30**: 22; **32**: 7, 18-20, 25
    - Quebec-Windsor corridor, **15**: 41; **16**: 17, 31; **17**: 37, 38, 39; **19**: 39-40; **24**: 31; **27**: 22; **28**: 24, 25; **30**: 22; **32**: 7, 19-20
    - Roadbed, **16**: 17, 32, 33; **17**: 26-7, 29; **24**: 29-30; **30**: 22; **32**: 8, 16-8
    - Speed and technology, **16**: 32-3; **17**: 26-7; **24**: 29-30, 31; **30**: 22
  - Rail Diesel Cars (RDCs), **16**: 32; **18**: 5; **21**: 9
  - Railiners, **16**: 32; **18**: 5; **21**: 9
  - Savings due to cutbacks, **19**: 6, 9, 29-30; **28**: 14, 18
  - Sleeping accommodation, **15**: 41-2; **16**: 16-7; **25**: 12, 13, 14-5; **30**: 21

**Transports, Loi nationale—Suite**

- Art. 64 (1) — Le gouverneur en conseil peut modifier ou rescinder—*Suite*
- Interprétation—*Suite*
- Intention, **15**: 15, 23-5; **17**: 7, 32; **19A**: 1; **20**: 5-7, 8; **21**: 6, 21; **26**: 5, 7
- Texte, **15**: 24; **30**: 37
- Usage par le gouverneur en conseil afin de rescinder des décisions du CCT, historique, **15**: 23; **20**: 7-9
- CCT, décisions, dispositions pour en appeler, **28**: 33, 34
- Interprétation, **5**: 12, 27
- Promulgation, **4**: 7, 26
- Voir aussi*
- Décret en conseil C.P. 1981-2171

**Transports, ministère (1938), *A statutory history of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937****Voir*

*Statutory (A) History of the Steam and Electric Railways of Canada, 1836-1937, ministère des Transports (1938)*

**Transports, ministres***Voir*

- Axworthy, honorable Lloyd, ministre des Transports (nommé le 12 août, 1983)
- Pepin, honorable Jean-Luc, ministre des Transports (3 mars, 1980 — 11 août, 1983)

**Transports Canada**

- Administration canadienne des transports aériens
  - Bureau de la sécurité aérienne, **40**: 7, 10-2, 13-4; **42**: 15; **43**: 18
  - Inspecteurs, rôle, **40**: 13, 18; **41**: 6, 15
  - Règlements, contrôle de l'observance, **40**: 8-9, 17-8; **41**: 6-7; **42**: 13-4
- Bill C-18, entrée en vigueur, application immédiate, **3**: 12-3, 14-5
- Bill C-92
  - But, **31**: 12, 14, 28
  - Correspondance reçue en appui, **31**: 4, 7-8, 9, 10; **31A**: 1-4
  - Historique, **31**: 10-1
- Loi sur le Conseil des ports nationaux, amendements proposés
  - Conseil d'administration, **31**: 12, 15, 28
  - Conseils consultatifs régionaux, **31**: 26-7, 28, 29
  - Contrats, limites des dépenses, **31**: 12, 13, 14-5, 17, 18, 19, 28
  - Fonds, concept de banque centrale, **31**: 16, 27
  - Société d'État, transformation en, **31**: 12, 14, 16-7, 30-1
  - Sociétés de port locales, **31**: 13, 15, 21-2, 25, 28
- Loi sur les Commissions de port, amendements proposés, **31**: 12
- Loi sur les ports et jetées de l'État, amendements proposés, **31**: 12, 31, 32, 33
- Ports nationaux
  - Halifax, N.-É., **31**: 21, 23, 24
  - Mise en valeur
    - Coopération et coordination, **31**: 28-9
    - Environnement, questions, **31**: 29-30
    - Provinces, contributions, **31**: 21, 24, 25
  - Saint-Jean, N.-B.
    - Mise en valeur, **31**: 22-3, 24, 25, 26
    - Sécurité, agents, **31**: 32
    - Situation budgétaire, évaluation et proposition d'amélioration, **31**: 20, 21-2, 23-4, 25
    - Sécurité et police, services, **31**: 13, 32, 33
    - Situation budgétaire, **31**: 13, 14, 16, 19, 20, 22-3
    - Vancouver, C.-B., **31**: 16, 19, 27
- Réaction, **31**: 13-4, 15, 16
- Transport et emmagasinage des marchandises dangereuses, **31**: 31

**VIA Rail Canada Inc.—Cont'd****Equipment—Cont'd**

Workload forecasting, **23**: 13-4, 15; **24**: 7-8, 24-5; **27**: 36

**Facilities**

Maintenance, **21**: 17; **27**: 8; **28**: 15; **32**: 7-8, 9, 19, 20, 23-4

Stations, **19**: 25, 26-7; **27**: 8; **28**: 27; **30**: 17-8; **32**: 7, 14-6, 33; **33**: 10

Committee recommendation, **30**: xii, 17, 18; **32**: 33

Transportation centres, **15**: 40; **19**: 25-6; **27**: 26; **28**: 27; **30**: 17-8; **32**: 13, 14

Committee recommendation, **30**: xii, 17, 18

Historical background, **18**: 5, 6-7; **19**: 5-6, 24; **20**: 21, 35-6; **24**: 24; **30**: 9-10

Interim Report of the Senate Transport Committee on Passenger Rail Service provided by VIA, comments, **32**: 5-6, 9-10

**Legislation proposed**

C.P. Rail, position, **32**: 28-9

CTC, position on, **20**: 27-8; **28**: 34

Committee recommendation, **30**: xi, 10; **32**: 28

Costing information, availability, provision concerning, **23**: 26; **32**: 28

Committee recommendation, **30**: xi, 10; **32**: 28

DeLora, J., proposed VIA Rail Canada Act

Background information, **27**: 6, 7, 11, 14; **27A**: 1

Bonus payments, **27**: 12, 13-4; **27A**: 3

Corporate structure, **27A**: 1-2

Costing information, availability, **27A**: 3

Costing system, **27**: 11, 12, 19; **27A**: 2-3

Draft, **27A**: 1-4

Employees, **27**: 8, 14; **27A**: 2

Food and beverage services, **27**: 7, 8, 9

Provinces, service in all, **27A**: 1

Services to be included, **27A**: 2, 3-4

Stations, **27**: 8, 14

Discussion paper, **33**: 8-9

Minister of Transport, position on, **16**: 12; **24**: 28; **28**: 8

Reasons for, **17**: 8, 29-30, 39; **18**: 6, 7; **20**: 6; **30**: 9-10

VIA, position on, **17**: 9-10, 11; **19**: 7, 18, 19, 27; **24**: 20-1, 26; **30**: 10; **32**: 6, 10

Recommendations from Mr. Roberts to the Honourable Don Mazankowski, Minister of Transport, 31st Parliament, quotation, **17**: 9-11, 34

Relationship with CN and C.P., **23**: 26, 27-8; **32**: 9-10; **33**: 9

Reservations system, **19**: 6; **27**: 30

Services, financial viability, **32**: 6, 11-2

**See also**

National Transportation Act

Order in Council P.C. 1981-2171

Railway Act

**Transports Canada—Suite**

États-Unis, procédure de réglementation, comparaison avec celle du Canada, **13**: 12

Garde côtière canadienne, **4**: 14-6, 19; **6**: 14, 15

Institut de formation, Cornwall, Ontario, **4**: 11-2

*Nouvelles — Marchandises Dangereuses*, **4**: 24; **14**: 19

Programme d'aide au transport urbain, déplacement des voies ferrées, **16**: 34-5

Société des Transports du Nord Ltée, **4**: 28

Subventions aux transports, **9**: 16

Transport des marchandises dangereuses

Accidents, mesures d'urgence

CANUTEC, **3**: 12; **4**: 24; **14**: 15-6, 17, 18, 19

Comité interministériel de coordination, **4**: 19

Coopération avec d'autres groupes, **14**: 15, 16

Coordination fédérale-provinciale-municipale, **4**: 19-20

Formation du personnel, programme conjoint avec Planification d'urgence Canada, **14**: 11, 13, 14, 18-9

*Guide d'urgence pour matières dangereuses*

Définition, fonction, **8**: 10, 21, 22-3, 26, 28; **14**: 14-5

Disponibilité, **8**: 4, 32; **14**: 15, 17-8

Médecins, **14**: 17-8

Pompiers, formation, **14**: 13, 14, 18-9

Air Transport Association of Canada, programme de formation, approbation, **10**: 7, 9

Arctique, règlements particuliers, **4**: 26-8

Comités consultatifs, **3**: 9-10; **4**: 9-10, 12-4, 22-3

Évaluation de position américaine sur recommandations du Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations unies, **13**: 14-5

Gouvernements provinciaux et territoriaux, consultations, **3**: 6, 7-9, 14-5; **4**: 6-7, 10-2, 20-1; **13**: 5-6, 8, 10-1; **14**: 6

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, règlements, **4**: 15, 22; **10**: 24; **13**: 16

Sensibilisation, programmes

Aide à l'industrie et aux ministères provinciaux et fédéraux, **14**: 13, 14

Présentation audio-visuelle, **14**: 5, 10-1, 19

Renseignements au public, **14**: 8

Transport des marchandises dangereuses, Code

Aide interprétative à l'industrie, **4**: 8, 17-8, 23, 24

Analyse des répercussions socio-économiques

Association canadienne du camionnage, évaluation, **8**: 8, 19

Assurance, taux, **7**: 18; **14**: 29, 30-1

Exemplaire demandé par le Comité, **7**: 23

Frais de transport, **14**: 32-3

Industrie

Consultations, **14**: 30, 32

Coût, **14**: 28, 29-30, 32, 33, 35

Évaluation du coût, **14**: 28-9, 30

Information de base, **7**: 18-9

Publication dans *Gazette du Canada*, **13**: 10

Syndicats, **14**: 29, 32

Version définitive, date de disponibilité, **14**: 28, 35

Associations industrielles, consultations

Air Transport Association of Canada, **10**: 15-6, 20-1; **13**: 8

Association canadienne des entrepôts publics, **13**: 8-9

Association canadienne du camionnage, **8**: 5-6, 13-4, 18-22, 24-5, 27

Association des manufacturiers canadiens, **11**: 7, 11-3, 14; **13**: 8

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV

Affiches et étiquetage

CEE, règlements sur le transport des marchandises dangereuses, comparaison, **14**: 36

Étiquettes pour produits de consommation, **10**: 27; **13**: 16-7; **14**: 10

**VIA Rail Canada Inc., Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by**

*For the purposes of this index, the first twelve pages of the Interim Report (Issue #30) have been assigned Roman numerals, beginning with the front page.*

**Appendices**

I — Order in Council P.C. 1981-2171, **30**: 23-34

II — The Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, ss. 260 (6), **30**: 34

III — National Transportation Act, R.S.C. 1970, c. N-17, ss. 64 (1), **30**: 35

IV — Paragraphs 1 and 2 of the Ninth Report of the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, in Minutes of Proceedings and Evidence, 12 November 1981, 45: 4, **30**: 35

V — Railway Act, R.S.C. 1970, c. R-2, s. 331, **30**: 36

**VIA Rail Canada Inc., Interim Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Passenger Rail Service provided by—Cont'd**

Appendices—Cont'd

VI — Canadian Transport Commission, *Railway Costing Regulations*, **30**: 36-42

VII — Witnesses, **30**: 42-4

Foreword, **30**: 1

Introduction, **30**: 1-3

Issues relating to Economic Factors and Financial Procedures, **30**: 10-9

Legislative, Legal and Regulatory Matters, **30**: 3-10

Operational Factors Relating to Route Cancellations and to Railway Passenger Service Generally, **30**: 19-22

Recommendations, **30**: xi-xii

*See also*

VIA Rail Canada Inc.

VIA Rail passenger service

**VIA Rail passenger service**

Air, bus and private car transportation as alternatives, evaluation, **17**: 17, 18; **18**: 26-8, 39; **25**: 5-6, 11-2

Bus industry, effect, **17**: 16, 39; **27A**: 6; **32**: 13

Cars, number, **16**: 19-20; **17**: 36; **18**: 44, 45; **27A**: 6

Cutback program, July 27, 1981

Alternatives to save money and/or increase ridership

*Alternative To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement*, **19A**: 1-17

Bi-level long distance trains, **19A**: 1-2, 4, 10, 13

CTC Costing Order R-6313, changes, **15**: 12-3, 14, 20-1, 25, 29, 34; **16**: 20; **17**: 7, 8, 10, 11, 22-4, 34-5; **18**: 28, 32, 40; **27A**: 2-3

Cars, sufficient number to meet demand, **27A**: 6

Double-spine transcontinental service

Bi-level equipment, **18**: 29-30

Peak periods only, **15**: 41

Equipment, investment, **15**: 13, 14, 31; **16**: 8, 16-7; **17**: 8, 10, 39-40; **18**: 16, 29-30; **19**: 8, 9, 23, 27, 29-30; **19A**: 1-2, 4, 10, 13; **27**: 21, 24

Fare increases, **17**: 7; **18**: 42; **19**: 21

Food and beverage services, changes, **18**: 46-7; **27**: 7, 8-11

Frequency of service, reduction, **18**: 39-40, 42, 43-4; **19**: 29, 30

High speed inter-city trains, **15**: 14, 16, 31, 39, 41

Marketing and promotion, increase, **15**: 37-8; **17**: 35-6, 39

Multi-modal system with other modes of transport, **15**: 15, 40; **19**: 25-6; **19A**: 7; **27**: 26-7; **28**: 27, 28

Network expansion, **16**: 8; **17**: 8; **27**: 25-6; **27A**: 5-6

Provincial governments, proposals, **18**: 28, 40

Schedules, improvement, **15**: 10-1, 13, 20, 22, 23, 31; **30**: 20-1

Single-spine transcontinental with feeder system, **15**: 39-41; **30**: 20-1

Specialized roadbed construction, **16**: 8, 32-3

Toronto-Sarnia trains, extension to Port Huron, Michigan, **27A**: 3-4

Toronto-Windsor trains, extension to Detroit, Michigan, **27A**: 3-4

Track electrification, **15**: 14; **16**: 8

Transcontinental and inter-city service, combination, **15**: 38, 39-40

Cancellation and further study proposed, **15**: 12, 14-5, 19-20, 21; **17**: 8

Committee recommendation, **30**: xii, 20; **32**: 33

Consultation with the public, absence of, **17**: 7; **18**: 28-9, 46

Court proceedings

Overview, **20**: 5; **21**: 6, 19; **22**: 20; **26**: 5, 9, 11-2; **30**: 4, 7

**Transports Canada—Suite**

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire IV—*Suite*

Affiches et étiquetage—*Suite*

Présentation, **13**: 15-6; **14**: 9-10, 11-3, 36

Compatibilité avec d'autres systèmes

ATAI, règlements, **10**: 24; **11**: 9

CCT, règlements, **14**: 37-8

CFR 49 (États-Unis), **13**: 15; **14**: 9, 38

Comité des experts sur le transport des marchandises dangereuses des Nations unies, recommandations, **13**: 15; **14**: 35, 36, 37

OACI, règlements proposés, **10**: 23-5

États-Unis, réunion avec fonctionnaires responsables pour transport, **13**: 13-4

Transport des marchandises dangereuses, Code provisoire V, définition, **10**: 17, 22-3

VIA Rail, service-voyageurs

Lignes

*Atlantic Limited*, **16**: 14-5, 16, 19, 20, 23-4

*Ocean Limited*, **16**: 14, 23-4

Québec-Windsor, corridor, **16**: 32

*Supercontinental*, élimination, effet sur l'industrie touristique de Jasper, **16**: 11

Politique, **18**: 17-8, 42-3

Réductions de service à l'avenir, possibilité, **16**: 30

Rentabilité sur le plan énergétique, **16**: 10-1, 12

Service transcontinental, portée vis-à-vis l'unité nationale, **16**: 5-7, 10, 29

Services essentiels, **16**: 7, 29

Services interurbain et de banlieue, **16**: 8, 10, 36-41

Comité, recommandation, **30**: xii-xiii, 22

Voyageurs, statistiques d'utilisation

États étrangers, comparaison, **16**: 12, 24

Facteur volume et taux d'utilisation, définition et comparaison, **16**: 18

Pourcentages, comparaison avec d'autres modes de transport, **16**: 9, 31

VIA Rail Canada Inc.

Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **16**: 22, 25; **28**: 7-8

Budget

Capital d'investissement, **16**: 7, 31-2; **28**: 6

Déficit, **16**: 7, 14

Économies afférentes aux changements dans les frais d'exploitation, **16**: 22, 23, 30

Exploitation, frais, **16**: 7; **28**: 5-6, 8-9, 10, 12-3

Revenus, **16**: 7, 31

Subventions en comparaison avec d'autres modes de transport, **16**: 9-10, 31

Contrats à prix ferme, **16**: 22; **28**: 7, 8

Facturation, méthodologie, CN et C.P., factures annuelles (#13 et #14), **28**: 5-6, 7

Main-d'oeuvre, programme d'aide, **16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13

Mesure législative proposée, **16**: 12; **24**: 28; **28**: 8

Ordonnance sur les frais R-6313 (CCT)

AMTRAK (États-Unis) système de répartition des coûts, comparaison, **16**: 20-2

Coûts, calcul, **16**: 21-2

Étude, **16**: 9, 12, 22, 25

Historique, **16**: 24, 25

Réductions, programme du 27 juillet, 1981

But, **16**: 6, 22-3, 30

Critères, **16**: 7-8, 29

Historique, **16**: 6, 12, 13, 16, 17, 20



**VIA Rail passenger service—Cont'd**Cutback program, July 27, 1981—*Cont'd*Court proceedings—*Cont'd*Jasper, Alberta, **26**: 11-2; **32**: 25-6, 27Quebec, **21**: 5-7, 19, 21-2, 25; **22**: 6-8, 17, 20; **26**: 11-2Saskatchewan, **15**: 46; **17**: 5; **21**: 5-6, 7, 21-2, 27; **22**: 20; **26**: 8-9, 11; **26A**: 1-7Definition, **17**: 13-4, 15Public opinion, **16**: 26, 30; **17**: 7, 21-2, 38-9; **18**: 35Tourism, effect on, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 17, 18, 36; **18**: 10; **30**: 11; **33**: 10-2*See also below Routes*Energy efficiency, potential, **15**: 35; **16**: 10-1, 12; **17**: 7, 8, 12, 18-9, 20; **18**: 7, 15, 21-2, 30, 31-2; **19**: 25, 30; **25**: 11-2Essential services, **16**: 7, 29; **17**: 35; **18**: 43; **19**: 29, 30; **27A**: 2; **30**: 11; **32**: 11-2; **33**: 8

Foreign countries, passenger train services, comparison

Financial position, **5**: 32, 52; **18**: 15, 17; **19**: 24-5; **25**: 6, 10; **32**: 12Investments to improve service, **15**: 14, 16, 18, 39; **18**: 16-7; **24**: 30Overview, **30**: 18Passenger usage, **16**: 12, 24; **18**: 15, 16, 19-21, 22, 25-6, 30-1, 34Freight locomotives on passenger trains, **19**: 37-8; **25**: 29-30

Future cutbacks

Committee recommendation, **30**: xi,xii,6, 20Possibility of, **16**: 30; **17**: 15, 27, 32-3, 35, 36-7; **19**: 11; **28**: 12, 27; **30**: 6, 21; **32**: 10-1; **33**: 7-8

Inter-city and commuter services

Committee recommendation, **30**: xii,21; **32**: 33Commuter Canada, establishment proposed, **27A**: 2Commuter trains, transfer to provincial and metropolitan governments, **16**: 8, 10, 36, 39, 40; **17**: 30; **18**: 19, 43; **19**: 27; **19A**: 8, 10-1; **30**: 21Corridor, definition, **32**: 24Financial viability, **32**: 11, 12Foreign countries, comparison, **18**: 19-22, 25, 30, 32Government policy, 1976, 1981, **18**: 19, 42-3

Provincial governments' positions

Ontario, **16**: 10, 36, 38, 40-1; **17**: 28, 29Quebec, **16**: 10, 38International services, **27A**: 1, 3-4National rail policy, **17**: 8, 10, 12, 28-30, 31, 32; **18**: 28Committee recommendation, **30**: xi,2-3, 18, 19Ottawa Railway Station, **27**: 26, 27, 28, 47

Passenger usage statistics

Availability, **18**: 7Foreign countries, comparison, **16**: 12, 24; **18**: 15, 16, 20-1, 25-6, 30-1, 34; **30**: 20Interpretation, **15**: 9, 18-9; **17**: 7; **18**: 7; **30**: 20Load factor and occupancy rate, definition and comparison, **16**: 18; **17**: 18, 19-21; **30**: 20Passenger carryings and load factor, definition and comparison, **19**: 31-2Percentage comparison with other modes of transportation, **15**: 18, 23; **16**: 9, 31; **17**: 12, 19-20, 22Ridership increase, **15**: 17, 18, 38; **17**: 12; **18**: 7, 21, 26; **19**: 6, 22-3, 31, 37Service problems, effect on, **15**: 10, 11, 20, 31; **17**: 36; **30**: 20-1Public hearings, **17**: 7, 8, 11-2, 13, 27, 29-30, 31-2, 41; **18**: 28-9, 46; **32**: 10Committee recommendation, **30**: xi,6; **32**: 10

Routes

*Atlantic Limited*Abandonment, reasons, **16**: 14; **17**: 36; **19**: 32, 34Cars, number, **16**: 19-20; **18**: 44Cutback alternatives, **18**: 41; **18A**: 5, 7, 8, 9; **19A**: 2, 4, 7, 15Definition as inter-city train, **19**: 28, 32**Transports Canada—Suite**VIA Rail Canada Inc.—*Suite*Réductions, programme du 27 juillet, 1981—*Suite*Ministre, commentaires sur les arguments contre, **16**: 8-12, 30Raisons, **16**: 7-8, 10, 12-3, 30

Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC)

Plates-formes, **16**: 8, 32, 33Québec-Windsor, corridor, **16**: 17, 31Rodage, petits défauts, **16**: 17-8Services dans les régions de l'Atlantique et de l'ouest, **16**: 17, 18, 26, 30, 32Vitesse et technologie, **16**: 32-3Vérifications par la CCT des frais du CN et du C.P. à VIA, **16**: 22, 24-6*Voir aussi*

Bill C-18

Transport des marchandises dangereuses, Loi

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent**

Bill C-18

Lettre de l'honorable Jean-Luc Pepin, ministre des Transports à l'honorable sénateur Smith, **4**: 5Lettre de M. Bockstael contenant l'assurance de collaboration du ministre des Transports, **3**: 7Mémoire par M. Jack Silverstone au sujet du transport des marchandises dangereuses, **4**: 5-6Recommandation, **3**: 4, 5, 17Bill C-42, motion, examen article par article; adoptée, **12**: 4, 43-4Bill C-92, motion, **31**: 4, 34

Bill C-92, teneur

Correspondance reçue par Transports Canada, **31**: 4, 7-8, 9, 10; **31A**: 1-4Motion, **31**: 4, 8Témoins, invitations, **31**: 8, 9Bill C-155, correspondance et appels téléphoniques reçus, **44**: 4, 6, 8, 42Bill C-163, teneur, correspondance reçue, **42**: 15

Bill S-7, message par téléphone de l'honorable sénateur Bell

Amende payable par transporteur aérien, **2**: 8Rédaction de l'Article 3 (4), **2**: 8

Étude de la question du projet de fermeture de certains terminus ou bureaux de Messageries du Canadien National et les sujets s'y rattachant

Motion visant à joindre aux délibérations document intitulé *CN Messageries-Renseignements généraux*; adoptée, **5**: 5Motion visant à joindre aux délibérations document intitulé *CN Messageries-Renseignements généraux*; annulée, **5**: 10-1

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Chambre de commerce de Winnipeg, correspondance concernant mémoire au Comité, **13**: 5

Mémoires soumis

Air Transport Association of Canada, **10**: 5, 6, 7Association canadienne du camionnage, **8**: 5Association des manufacturiers canadiens, **11**: 5, 7, 8, 10, 13Groupe (Le) CSL Inc., **7**: 5, 6, 7, 17-8Rôle du Comité, **10**: 16, 17, 26Séance à huis clos proposée, **10**: 26-7; **13**: 5Membres, substitutions, **15**: 5-6

Rapports au Sénat

Bill C-18, sans amendement, **3**: 4, 5, 16-7Bill C-42, sans amendement mais avec mention que le ministre s'est engagé à examiner certaines parties du bill, **12**: 4, 6, 45-6Bill C-92, sans amendements, **31**: 4, 6, 34Bill C-92, teneur, sans amendement, **31**: 6, 34Bill C-155, sans amendement, **44**: 7, 59

**VIA Rail passenger service—Cont'd**Routes—*Cont'd**Atlantic Limited—Cont'd*

- Description, **18A**: 6-7
- Food and beverage services, **18**: 46, 47
- Historical background, **17**: 9
- Passenger usage statistics, **15**: 32-3, 42; **16**: 15-20, 23-4; **17**: 18; **18**: 8; **19**: 32; **30**: 10; **32**: 21-2
- Retention, reasons, **16**: 13-4, 15-6, 17; **18**: 34-5, 45, 46; **19**: 34
- Revenue-cost ratio, **16**: 15, 19

*Atlantic region*

- Campbellton-Moncton, **19A**: 6, 15
- Edmunston-Moncton, **17**: 40; **18**: 8-9, 40; **19**: 20; **19A**: 2, 5, 15
- Halifax-Moncton, **32**: 12
- Halifax-Moncton-Saint John-Fredericton, **19**: 40
- Halifax-Saint John, **19A**: 4-5, 15
- Halifax-Yarmouth (*Dominion Atlantic Railway*), **18**: 21; **19A**: 6, 15
- Saint John-Moncton, **32**: 12, 21, 22
- Sydney-Halifax, **19A**: 6, 15; **21**: 10
- Truro-Sydney, **19**: 40

*Canadian*

- Alternative proposals, **18A**: 8, 9; **19A**: 2, 9-10, 13, 16
- CTC Order No. R-22125, **26A**: 3, 4, 5
- Cars, number, **17**: 36; **27A**: 6
- Description, **18A**: 7
- Historical background, **18**: 5
- Load capacity, **15**: 37; **19A**: 12
- Passenger usage statistics, **15**: 23; **16**: 10; **18**: 10
- Route disadvantages compared to *Supercontinental*, **15**: 11; **17**: 36; **19A**: 13

*Ocean Limited*

- Alternative proposals, **18A**: 7, 8, 9; **19A**: 2, 4, 15
- Cars, number, **18**: 44, 45
- Description, **18A**: 6-7
- Load capacity, **18**: 34-5, 45; **19A**: 4
- Passenger usage statistics, **15**: 21-2; **16**: 23-4
- Route disadvantages compared to *Atlantic Limited*, **15**: 10-1; **16**: 13-7; **17**: 36; **18**: 8; **19A**: 3-4; **32**: 21-2

*Ontario region*

- Armstrong-Winnipeg, **19A**: 10, 16
- Capreol-Hornepayne, **19A**: 10, 16
- Capreol-Winnipeg, **18**: 10; **19A**: 10, 16
- Havelock-Toronto (with passenger usage chart), **16**: 35-41; **17**: 28; **19A**: 11, 16
- London-Windsor, **28**: 27, 28
- Montreal-Ottawa-Sudbury, **19A**: 2, 9-10, 16; **26A**: 3, 4, 5
- Montreal-Toronto, **16**: 32; **18**: 42; **19**: 32-3, 39; **28**: 27; **32**: 8, 17
- Ottawa-Smiths Falls-Brockville, **23**: 23; **32**: 8, 17
- Ottawa-Toronto, **16**: 32; **18**: 39, 43-4; **19**: 30; **32**: 8, 16-8
- Sudbury-White River, **19A**: 10, 16
- Toronto-Barrie, **16**: 36, 39, 40; **17**: 28; **19A**: 10-1, 16; **26A**: 4
- Toronto-Kapuskasing (Ontario Northland Railway), **19A**: 2-3, 11-2, 16
- Toronto-North Bay, **19A**: 11-2, 16
- Toronto-Sarnia, **27A**: 3-4
- Toronto-Stouffville, **16**: 36, 39, 40; **17**: 28; **19A**: 11, 16
- Toronto-Windsor, **16**: 32; **27A**: 3-4

*Quebec region*

- Matapédia-Gaspé, **19A**: 2, 7, 15
- Montreal-Chicoutimi, **18**: 9; **19A**: 2, 7-8, 15
- Montreal-Labelle, **19A**: 2, 8, 9, 15
- Montreal-Megantic, **19A**: 6-7, 15
- Montreal-Mont Joli (*Saint-Laurent*), **19A**: 2, 7, 15
- Montreal-Mont Laurier (*petit train du Nord*), **18**: 9-10, 33; **19**: 29, 30; **19A**: 8-9, 15
- Montreal/Sainte-Foy-Cochrane, **19A**: 8, 15

**Transports et des communications, Comité sénatorial permanent—*Suite***Rapports au Sénat—*Suite*

- Bill C-155, teneur, sans amendement, **39**: 5, 6, 35
- Bill C-163, sans amendement, **43**: 8, 9
- Bill C-163, teneur, sans amendement, **42**: 5-6, 7
- Bill S-7, avec amendements, **2**: 5, 6, 11
- Pas du Nid-de-Corbeau, certaines questions relatives, **9**: 5

*Voir aussi*

VIA Rail Canada Inc., Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par

Séances des comités, contraintes d'ordre temporel, raisons, **24**: 8

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

## Correspondance

CCT, **28**: 22, 23, 29, 30

Gray, M. J.T., président, Comité des transports par chemin de fer (CCT), **21**: 4; **21A**: 1-2

Pepin, l'honorable Jean-Luc, ministre des Transports, **15**: 5, 45

Thompson, M. K.W., conseiller principal, Comité des Transports par chemin de fer (CCT), **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

VIA, **21**: 10, 11; **24**: 6-7, 8; **28**: 14-5, 22, 30

Wendlandt, M. H.C., avocat principal, C.P. Rail, **22**: 4, 5-8

## Motions

Documents annexés aux procès-verbaux, **18**: 4, 30; **19**: 4, 34-5; **26**: 4, 8-9; **27**: 4, 32

Production des documents, **24**: 4-5, 8-15

Ordre de renvoi, discussion, **15**: 44-5

Séances, échéancier, **15**: 42, 44-7

Témoins, ordre de comparution, **15**: 6, 29-30, 44, 45

**Transports Nationaux du Canada Limitée**

Fonction, historique, rentabilité, **5**: 19-20, 21

**Turner, M. Ron, Canadian Institute of Guided Ground Transport**

Chemins de fer, rentabilité du service-voyageurs, citation d'une déclaration concernant, **16**: 11

**U.S. CFR 49**

*Voir sous États-Unis*

**VIA**

*Voir*

VIA Rail Canada Inc.

**Vancouver Board of Trade**

Bill C-92, position, **31**: 9, 10

**Vancouver Harbours Board**

*Voir*

Vancouver Port Authority

**Vancouver Port Authority, 31: 9, 10****Venise, Sommet, 1980**

*Voir sous Sommets économiques des pays industrialisés*

**VIA Rail, service-voyageurs**

Auditions publiques, **17**: 7, 8, 11-2, 13, 27, 29-30, 31-2, 41; **18**: 28-9, 46; **32**: 10

Comité, recommandation, **30**: xi, 6; **32**: 10

Autobus, industrie, effet, **17**: 16, 39; **27A**: 6; **32**: 13

Conflits d'horaire avec service-marchandises, **23**: 23-5, 28-9; **25**: 7-8

**VIA Rail passenger service—Cont'd**

## Routes—Cont'd

## Quebec region—Cont'd

Montreal-Senneterre, **18**: 9, 11Montreal-Trois Rivières-Quebec, **19A**: 9, 15Ottawa-Hull-Lachute-Montreal, **18**: 33, 36, 39; **19**: 31; **19A**: 9, 15; **21**: 6Ottawa-Montreal, **16**: 32; **18**: 39, 42, 43, 44; **19**: 30, 31, 37-8; **25**: 29-30; **28**: 25Ottawa-Montreal (via Vankleek Hill), **26A**: 4, 5Sainte Foy-Chambord, **18**: 9, 11; **19A**: 8, 15Sherbrooke-Montreal, **19A**: 6-7, 8, 15

## Quebec-Windsor corridor

Fare increase, **19**: 21Financial viability, **32**: 12; **33**: 8Light, Rapid and Comfortable (LRC) trains, **15**: 41; **16**: 17, 31; **17**: 37, 38, 39; **19**: 39-40; **24**: 31; **27**: 22; **28**: 24, 25; **30**: 22; **32**: 7, 19-20Passenger usage, **16**: 32; **19**: 39; **28**: 27, 28Service, increase, **17**: 15-6, 38, 39, 40; **19**: 6

## Supercontinental

Abandonment, effect on Jasper tourist industry, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 17, 18, 36; **18**: 10; **33**: 10-2CTC Order No. R-22346, **26A**: 3, 4, 5Cutback alternatives, **17**: 17-8; **18A**: 8, 9; **19A**: 3, 13, 16Description, **18A**: 7Historical background, **17**: 9Passenger usage statistics, **15**: 17, 22-3; **16**: 10; **18**: 35

## West region

Calgary-Edmonton, **19**: 40; **32**: 12, 13Edmonton-Drumheller, **19A**: 13, 16Jasper-Prince Rupert, **19A**: 14, 16Prince Albert-Regina, **19A**: 13, 16Winnipeg-Edmonton-Vancouver, **19A**: 12-3, 16; **26A**: 3, 4, 5

See also above Cutback program, July 27, 1981

Scheduling conflicts with freight service, **23**: 23-5, 28-9; **25**: 7-8Short-haul trains and long-haul trains, comparison, **27**: 11-2, 15, 18; **27A**: 4, 5Study by parliamentary committee, **17**: 8, 11-2, 13, 27, 29, 32, 41; **30**: 2-3, 18, 19; **32**: 27Committee recommendation, **30**: xi, 3; **32**: 27

## Transcontinental service

## Double-spine

Cost estimates, with new equipment, **15**: 13Importance in emergencies, **18**: 33-4, 35Financial viability, **32**: 11, 12Foreign countries, comparison, **15**: 14, 16, 39; **27**: 24-5Significance vis-à-vis national unity, **16**: 5-7, 10, 29; **17**: 8, 37, 39, 41; **27A**: 1; **32**: 12

## Single-spine

Cost comparison with double-spine, **15**: 43Passenger load capacity, **15**: 37, 39-40, 41, 42-3

See also

Transport 2000 Canada

VIA Rail Canada Inc.

**Vincent, Nicholas, Executive Director, Transport 2000**Remarks concerning VIA cutback program, reference to, **16**: 6**Voyageur Entreprises Ltd.**Definition, **7**: 5**Walker, Jean, Manager, Legislative and Policy Planning, Corporate Planning Branch, Canada Post**Bill C-42, **12**: 38-9**VIA Rail, service-voyageurs—Suite**

États étrangers, service-voyageurs par chemin de fer, comparaison

Aperçu, **30**: 19Investissements afin d'améliorer le service, **15**: 14, 16, 18, 39; **18**: 16-7; **24**: 30Situation budgétaire, **5**: 32, 52; **18**: 15, 17; **19**: 24-5; **25**: 6, 10; **32**: 12Voyageurs, utilisation, **16**: 12, 24; **18**: 15, 16, 19-21, 22, 25-6, 30-1, 34Étude par un comité parlementaire, **17**: 8, 11-2, 13, 27, 29, 30, 32, 41; **30**: 2-3, 19, 20; **32**: 27Comité, recommandation, **30**: xi, 3; **32**: 27

## Lignes

## Atlantic Limited

Alimentation, services, **18**: 46, 47Conservation, raisons, **16**: 13-4, 15-6, 17; **18**: 34-5, 45, 46; **19**: 34Définition comme train interurbain, **19**: 28, 32Description, **18A**: 6-7Élimination, raisons, **16**: 14; **17**: 36; **19**: 32, 34Historique, **17**: 9Pourcentage coûts-rendements, **16**: 15, 19Réductions de service, alternatives, **18**: 41; **18A**: 5, 7, 8, 10, 11; **19A**: 2, 4, 7, 18Voyageurs, statistiques d'utilisation, **15**: 32-3, 42; **16**: 15-20, 23-4; **17**: 18; **18**: 8; **19**: 32; **30**: 11; **32**: 21-2Wagons, nombre, **16**: 19-20; **18**: 44

## Atlantique, région

Campbellton-Moncton, **19A**: 6, 18Edmunston-Moncton, **17**: 40; **18**: 8-9, 40; **19**: 20; **19A**: 2, 5, 18Halifax-Moncton, **32**: 12Halifax-Moncton-Saint-Jean-Fredericton, **19**: 40Halifax-Saint-Jean, **19A**: 4-5, 18Halifax-Yarmouth (*Dominion Atlantic Railway*), **18**: 21; **19A**: 6, 18Saint-Jean-Moncton, **32**: 12, 21, 22Sydney-Halifax, **19A**: 6, 18; **21**: 10Truro-Sydney, **19**: 40

## Canadian

CCT, Ordonnance no. R-22125, **26A**: 3, 4, 5Capacité limite, **15**: 37; **19A**: 12Désavantages de la route en comparaison avec le *Supercontinental*, **15**: 11; **17**: 36; **19A**: 13Description, **18A**: 7Historique, **18**: 5Propositions alternatives, **18A**: 8, 10, 11; **19A**: 2, 9-10, 13, 19Voyageurs, statistiques d'utilisation, **15**: 23; **16**: 10; **18**: 10Wagons, nombre, **17**: 36; **27A**: 6

## Ocean Limited

Capacité limite, **18**: 34-5, 45; **19A**: 4Désavantages de la route en comparaison avec l'*Atlantic Limited*, **15**: 10-1; **16**: 13-7; **17**: 36; **18**: 8; **19A**: 3-4; **32**: 21-2Description, **18A**: 6-7Propositions alternatives, **18A**: 7, 8, 10, 11; **19A**: 2, 4, 18Voyageurs, statistiques d'utilisation, **15**: 21-2; **16**: 23-4Wagons, nombre, **18**: 44, 45

## Ontario, région

Armstrong-Winnipeg, **19A**: 10, 19Capreol-Hornepayne, **19A**: 10, 19Capreol-Winnipeg, **18**: 10; **19A**: 10, 19Havelock-Toronto (avec tableau concernant l'utilisation), **16**: 35-41; **17**: 28; **19A**: 11, 19London-Windsor, **28**: 27, 28Montréal-Ottawa-Sudbury, **19A**: 2, 9-10, 19; **26A**: 3, 4, 5Montréal-Toronto, **16**: 32; **18**: 42; **19**: 32-3, 39; **28**: 27; **32**: 8, 17Ottawa-Smiths Falls-Brockville, **23**: 23; **32**: 8, 17



**Webber, Melvin**

Article in *The City: Canada's Prospects Canada's Problems*, quotations, **18**: 28-9

**Wendlandt, H.C., Senior Solicitor, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., The inquiry into the national rail passenger service provided to Canadians by  
 Discussion, **21**: 5-17, 19-28; **22**: 8, 10-21; **32**: 26-7, 33  
 Letter to Mr. Innes, Committee Clerk, *re* agreements, **22**: 4, 5-8  
 Statements, **21**: 5; **32**: 27, 28-34

**Western Agricultural Conference**

Crowsnest Pass statutory rate benefit proposal, **9**: 8, 26-7

**Western grain transportation**

## Administration

Grain Transportation Agency Administrator, role, **34**: 7-8, 19-20, 23, 25; **38**: 8, 10, 24-6; **39**: 8

Hopper cars, **34**: 19; **38**: 8, 23-5; **44**: 46-7

Performance guarantees of system participants

Awards and sanctions, **34**: 7, 25; **38**: 21-2; **39**: 31

Railways, investments and investment plans

Canada, goods and services, **34**: 32; **35**: 25, 27; **38**: 18-9; **44**: 50

Minister, power to withhold money, **34**: 29; **35**: 23, 26; **44**: 50

Monitoring, **34**: 29-30; **35**: 6-7, 23, 25-6; **38**: 17-8; **44**: 20-1, 49-50, 56

Senior Grain Transportation Committee

Advantage as forum for all members, **35**: 18; **37**: 15, 16; **38**: 22

Duties and functions, **34**: 8, 20; **37**: 15-6; **38**: 7-10, 17-20, 23, 25; **39**: 18

Members, **34**: 8, 20-1, 24; **35**: 17-8, 20; **37**: 14, 16-9; **38**: 7-9, 18-20, 22-3; **39**: 18; **44**: 12-4, 51

Reports, **34**: 20-1; **38**: 22-3

## Crow Benefit

Amount, **34**: 10, 12, 32, 35; **35**: 9-10, 21-2; **38**: 28, 31; **44**: 14-9, 27, 29

Application, **34**: 6, 19; **35**: 8, 10, 21; **37**: 18; **39**: 9; **44**: 11-5, 27-9, 35-8, 45

Definition, **34**: 9, 12-3, 34; **35**: 10; **38**: 28, 31; **39**: 9; **44**: 14-9, 23, 27, 39, 56

Foreign countries, reaction, **44**: 37, 39

Method of payment, payment to railways

Alternative, payment to producers

Benefits, **34**: 11, 17, 26; **36**: 36-8; **37**: 5-7, 9-11, 16-7; **38**: 12; **39**: 14; **44**: 33

Disadvantages, **34**: 17-8; **37**: 7-8, 9, 16-8

Livestock industry, position, **34**: 17; **35**: 7, 21; **37**: 8, 11; **44**: 33, 39

Opposition, **34**: 10-1, 18, 26-7; **35**: 21; **37**: 7-9; **44**: 33-5

Committee of Review, **34**: 6, 11, 13-4, 25-7; **35**: 7-8, 10-4, 17, 20; **37**: 9-10; **39**: 31-4; **44**: 33-4, 50, 57-8

Economic development prospects, **35**: 8-9, 24-5, 26-7; **44**: 51, 54, 58

Evaluation of decision, **34**: 10-1, 26-7; **35**: 7, 10, 13; **37**: 6

Livestock industry, effect on, **35**: 11, 25; **36**: 37; **37**: 9-11; **44**: 38-9

Nova Scotia steel industry, benefits, **35**: 18, 24-5, 26-7; **44**: 51, 58

Purpose, **34**: 6-7, 34; **35**: 5, 6-7, 8, 12, 14; **37**: 6; **39**: 22-3; **44**: 19-20, 55-6

Specialty crops, addition, **34**: 6, 19; **35**: 8, 10, 21; **37**: 18; **39**: 9; **44**: 12, 15, 27, 28-9

## Crowsnest Pass statutory rate

Adverse effects in Western Canada

Deterioration of the railway system, **34**: 12; **35**: 16, 19; **38**: 16

**VIA Rail, service-voyageurs—Suite**

## Lignes—Suite

## Ontario, région—Suite

Ottawa-Toronto, **16**: 32; **18**: 39, 43-4; **19**: 30; **32**: 8, 16-8

Sudbury-White River, **19A**: 10, 19

Toronto-Barrie, **16**: 36, 39, 40; **17**: 28; **19A**: 10-1, 19; **26A**: 4

Toronto-Kapuskasing (Ontario Northland Railway), **19A**: 2-3, 11-2, 19

Toronto-North Bay, **19A**: 11-2, 19

Toronto-Sarnia, **27A**: 3-4

Toronto-Stouffville, **16**: 36, 39, 40; **17**: 28; **19A**: 11, 19

Toronto-Windsor, **16**: 32; **27A**: 3-4

## Ouest, région

Calgary-Edmonton, **19**: 40; **32**: 12, 13

Edmonton-Drumheller, **19A**: 13, 20

Jasper-Prince Rupert, **19A**: 14, 20

Prince Albert-Regina, **19A**: 13, 20

Winnipeg-Edmonton-Vancouver, **19A**: 12-3, 20; **26A**: 3, 4, 5

## Québec, région

Matapédia-Gaspé, **19A**: 2, 7, 18

Montréal-Chicoutimi, **18**: 9; **19A**: 2, 7-8, 18

Montréal-Labelle, **19A**: 2, 8, 9, 19

Montréal-Mégantic, **19A**: 6-7, 18

Montréal-Mont Joli (*Saint-Laurent*), **19A**: 2, 7, 18

Montréal-Mont Laurier (*petit train du Nord*), **18**: 9-10, 33; **19**: 29, 30; **19A**: 8-9, 19

Montréal/Sainte-Foy-Cochrane, **19A**: 8, 18

Montréal-Senneterre, **18**: 9, 11

Montréal-Trois-Rivières-Québec, **19A**: 9, 19

Ottawa-Hull-Lachute-Montréal, **18**: 33, 36, 39; **19**: 31; **19A**: 9, 19; **21**: 6

Ottawa-Montréal, **16**: 32; **18**: 39, 42, 43, 44; **19**: 30, 31, 37-8; **25**: 29-30; **28**: 25

Ottawa-Montréal (via Vankleek Hill), **26A**: 4, 5

Sainte-Foy-Chambord, **18**: 9, 11; **19A**: 8, 18

Sherbrooke-Montréal, **19A**: 6-7, 8, 18

## Québec-Windsor, corridor

Prix du billet, augmentation, **19**: 21

Rentabilité, **32**: 11, 12; **33**: 8

Service, augmentation, **17**: 15-6, 38, 39, 40; **19**: 6

Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC), **15**: 41; **16**: 17, 31; **17**: 37, 38, 39; **19**: 39-40; **24**: 31; **27**: 22; **28**: 24, 25; **30**: 22; **32**: 7, 19-20

Voyageurs, utilisation, **16**: 32; **19**: 39; **28**: 27, 28

## Supercontinental

CCT, Ordonnance no. R-22346, **26A**: 3, 4, 5

Description, **18A**: 7

Élimination, effet sur l'industrie touristique de Jasper, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 17, 18, 36; **18**: 10; **33**: 10-2

Historique, **17**: 9

Réductions de service, alternatives, **17**: 17-8; **18A**: 8, 10, 11; **19A**: 3, 13, 20

Voyageurs, statistiques d'utilisation, **15**: 17, 22-3; **16**: 10; **18**: 35

*Voir aussi plus bas* Réductions, programme du 27 juillet, 1981

Locomotives de trains de marchandises sur des trains de voyageurs, **19**: 37-8; **25**: 29-30

Ottawa, gare ferroviaire, **27**: 26, 27, 28, 47

Politique ferroviaire nationale, **17**: 8, 10, 12, 28-30, 31, 32; **18**: 28

Comité, recommandation, **30**: xi, 3, 19, 20

Réductions, programme du 27 juillet, 1981

Alternatives pour économiser de l'argent et/ou pour augmenter le nombre de voyageurs

Alimentation, services, changements, **18**: 46-7; **27**: 7, 8-11

Billets, augmentation des prix, **17**: 7; **18**: 42; **19**: 21

CCT, Ordonnance sur les frais R-6313, changements, **15**: 12-3, 14, 20-1, 25, 29, 34; **16**: 20; **17**: 7, 8, 10, 11, 22-4, 34-5; **18**: 28, 32, 40; **27A**: 2-3

**Western grain transportation—Cont'd**Crowsnest Pass statutory rate—*Cont'd*Adverse effects in Western Canada—*Cont'd*

Distortions in agricultural sector, **34**: 10-1, 14-7, 26; **35**: 8, 11, 19; **36**: 36-7; **37**: 9-10; **44**: 38-9

Change, reaction, **34**: 10, 16, 22; **35**: 5, 18-21; **44**: 51-2

Historical background, coal bearing lands, **39**: 34; **44**: 53

## Government, payments

Agricultural Adjustment Fund, **34**: 26

Amount, **35**: 8, 21-2; **36**: 9; **38**: 35; **39**: 13; **44**: 51

## Branch lines

Rehabilitation, **34**: 30; **35**: 12, 16, 21-2; **36**: 7, 11, 18; **38**: 13-7; **44**: 23

Subsidies, **34**: 12, 29-30, 35; **35**: 21; **36**: 7; **38**: 28

CN adjustment, **35**: 24; **36**: 10; **39**: 26-30

Churchill line, **34**: 31; **35**: 24

Consolidated Revenue Fund, **44**: 44

Grain Stabilization Fund, **35**: 16-7; **39**: 10, 12

Hopper cars, **34**: 30-1; **35**: 16, 21-4; **36**: 7; **38**: 13, 25-6; **44**: 23, 45-8

Industrial Initiative Fund, **35**: 21-2

Interim payments to railways, **34**: 34-5; **44**: 14-7, 58

*See also below Rates*

## Producers/Shippers

## Costs

Amount paid under Crowsnest Pass statutory rate, **34**: 12, 32; **35**: 28; **38**: 28; **44**: 29

Increases, ability to pay, **34**: 10, 15-6, 33-4; **35**: 6, 7, 13-6, 27-8; **36**: 7, 32-6; **38**: 30, 32-8; **39**: 7-17, 22; **44**: 31-2, 40-1, 48-9, 52-3

Hopper cars (Canadian Wheat Board), **34**: 30; **35**: 22, 23-4; **44**: 45-7

*See also below Rates*

## Railways

## Branch lines

Network, **38**: 9-13, 15-8; **44**: 21

Subsidies, **34**: 12, 29-30, 35; **35**: 21; **36**: 7; **38**: 28

British Columbia Railway, **34**: 27-8, 32; **35**: 24; **44**: 29-31

CN adjustment, **35**: 24; **36**: 10; **39**: 26-30

Churchill line, **34**: 31; **35**: 24

Hopper cars, **34**: 30-1; **35**: 16, 21-4; **36**: 7; **38**: 25-6; **44**: 23, 45-8

Interim payments from the government, **34**: 34-5; **44**: 14-7, 58

## Investment plans

Annual statements, **34**: 28-30; **44**: 49

Tunnels, double-tracking, etc., **35**: 9, 23; **38**: 16, 35; **44**: 17-8, 22-3

*See also above Crow Benefit*

## Rates

## Cost-sharing between government and producers

## Annual rate scale

Base rate scale, **38**: 30; **39**: 28; **44**: 24-5

Determination, **34**: 9, 12-3, 20, 31, 34; **38**: 29-31; **39**: 7-8, 23-4, 27-30; **44**: 17, 25-6, 43-4

## Increases in costs

Inflation, **34**: 9, 11, 18, 23, 33; **36**: 37; **38**: 28-9, 31, 34; **39**: 13, 32; **44**: 17

Limitation on producers' share (safety net), **34**: 6, 12, 16, 18-9; **35**: 7, 12, 14-7; **38**: 5, 34; **39**: 11-7, 32; **44**: 17, 26, 31-3, 40-1, 48-9, 55

Volume (tonnage cap), **34**: 6, 11, 23, 32-4; **37**: 7; **38**: 28-9; **39**: 8-11, 13, 15, 22; **44**: 28-9

Overview, **34**: 7, 8-9, 11; **38**: 28-9; **39**: 7; **44**: 17, 19, 23

## Railway companies, costs

## Constant costs

Contribution to, determination, **34**: 13; **35**: 9-10; **36**: 5, 6-10, 12-4, 21-2, 28-32; **39**: 19-21, 24-6; **44**: 16, 18-9, 55-6

Definition, **34**: 12-3; **36**: 6, 8-9, 28-30; **39**: 21, 24-6; **44**: 19

**VIA Rail, service-voyageurs—Suite**Réductions, programme du 27 juillet, 1981—*Suite*

Alternatives pour économiser de l'argent et/ou pour augmenter le nombre de voyageurs—*Suite*

Gouvernements provinciaux, propositions, **18**: 28, 40

Horaires, amélioration, **15**: 10-1, 13, 20, 22, 23, 31; **30**: 21-2

Matériel, investissement, **15**: 13, 14, 31; **16**: 8, 16-7; **17**: 8, 10, 39-40; **18**: 16, 29-30; **19**: 8, 9, 23, 27, 29-30; **19A**: 1-2, 4, 10, 13; **27**: 21, 24

Périodicité de service, réduction, **18**: 39-40, 42, 43-4; **19**: 29, 30

Plates-formes spéciales, construction, **16**: 8, 32-3

Publicité et commercialisation, augmentation, **15**: 37-8; **17**: 35-6, 39

Réseau, augmentation, **16**: 8; **17**: 8; **27**: 25-6; **27A**: 5-6

Réseau intermodal avec d'autres modes de transport, **15**: 15, 40; **19**: 25-6; **19A**: 7; **27**: 26-7; **28**: 27, 28

Service transcontinental double itinéraire

Matériel à deux niveaux, **18**: 29-30

Périodes de pointe seulement, **15**: 41

Service transcontinental et interurbain, combinaison, **15**: 38, 39-40

Service transcontinental seul itinéraire avec système d'apport, **15**: 39-41

*Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement, 19A: 1-14, 18-20*

Toronto-Sarnia, prolongation des trains jusqu'à Port Huron, Michigan, **27A**: 3-4

Toronto-Windsor, prolongation des trains jusqu'à Détroit, Michigan, **27A**: 3-4

Trains à deux niveaux pour les longs parcours, **19A**: 1-2, 4, 10, 13

Trains interurbains à haute vitesse, **15**: 14, 16, 31, 39, 41

Voies, électrification, **15**: 14; **16**: 8

Wagons, nombre suffisant pour répondre à la demande, **27A**: 6

Annulation et étude plus détaillée proposée, **15**: 12, 14-5, 19-20, 21; **17**: 8

Comité, recommandation, **30**: xii, 21; **32**: 33

Consultation avec le public, manque, **17**: 7; **18**: 28-9, 46

Définition, **17**: 13-4, 16

Opinion publique, **16**: 26, 30; **17**: 7, 21-2, 38-9; **18**: 35

## Procédures judiciaires

Aperçu, **20**: 5; **21**: 6, 19; **22**: 20; **26**: 5, 9, 11-2; **30**: 5, 7-8

Jasper, Alberta, **26**: 11-2; **32**: 25-6, 27

Québec, **21**: 5-7, 19, 21-2, 25; **22**: 6-8, 17, 20; **26**: 11-2

Saskatchewan, **15**: 46; **17**: 5; **21**: 5-6, 7, 21-2, 27; **22**: 20-1; **26**: 8-9, 11; **26A**: 1-7

Tourisme, effet, **15**: 36; **16**: 11; **17**: 17, 18, 36; **18**: 10; **30**: 11; **33**: 10-2

*Voir aussi plus haut Lignes*

## Réductions de service à l'avenir

Comité, recommandation, **30**: xi, xii, 6, 21

Possibilité, **16**: 30; **17**: 15, 27, 32-3, 35, 36-7; **19**: 11; **28**: 12, 27; **30**: 6, 22; **32**: 10-1; **33**: 7-8

Rentabilité sur le plan énergétique, potentiel, **15**: 35; **16**: 10-1, 12; **17**: 7, 8, 12, 18-9, 20; **18**: 7, 15, 21-2, 30, 31-2; **19**: 25, 30; **25**: 11-2

## Service transcontinental

## Double itinéraire

Coûts estimatifs avec le nouveau matériel, **15**: 13

Importance en cas d'urgence, **18**: 33-4, 35

États étrangers, comparaison, **15**: 14, 16, 39; **27**: 24-5

Portée vis-à-vis l'unité nationale, **16**: 5-7, 10, 29; **17**: 8, 37, 39, 41; **27A**: 1; **32**: 12

Rentabilité, **32**: 11, 12

## Seul itinéraire

Coûts, comparaison avec double itinéraire, **15**: 43

**Western grain transportation—*Cont'd***Rates—*Cont'd*Railway companies, costs—*Cont'd*Trucking, comparison, **38**: 9-11, 13United States, comparison, **36**: 22; **38**: 12; **39**: 17-8

## Variable costs

Cost of capital, **36**: 5-6, 8, 10-7, 20-1, 23-8; **39**: 19-20, 30-2; **44**: 19-20, 23-4Costing reviews by CTC, **34**: 9, 31; **35**: 10; **38**: 29; **39**: 20, 23-4, 30-2; **44**: 56Definition, **34**: 31; **36**: 17, 23, 30; **38**: 26; **44**: 16, 24, 27Determination, **36**: 15-20, 30-2; **39**: 19; **44**: 16, 18-22Variable rates, **38**: 14-5; **39**: 24-6, 31; **44**: 19, 27-8Review, **34**: 25-6; **35**: 7-8, 10-2, 17, 20; **37**: 9-10; **39**: 16, 30-2; **44**: 34, 50, 54-6Trucking, **34**: 8, 17; **36**: 37-8; **37**: 16-7; **38**: 9-11, 13; **39**: 18; **44**: 12, 33-5**Western Grain Transportation: report on consultations and recommendations (Gilson Report)**Hearings and Report, **34**: 7, 12, 22, 26-7, 33-4; **38**: 17, 34; **39**: 32-3

## Recommendations

Central Co-ordinating Agency, **34**: 7, 8, 23; **38**: 17, 19

## Crow Benefit

Amount, **35**: 9-10; **36**: 12, 18; **39**: 19-21Method of payment, **34**: 10, 23, 26, 28; **36**: 37; **37**: 5, 7, 9-10Rates, cost-sharing between government and producers, **34**: 23, 33; **38**: 28-9; **39**: 9, 16Task forces, **34**: 22-3; **38**: 17**Western Grain Transportation Act***See*

Bill C-155

Bill C-155, subject-matter

**White, Earl, President, Canadian Railways Employees' Pension Association**

Canadian National Railways Pension Trust Funds, certain issues relating to the

Discussion, **29**: 7-21, 26-30Statement, **29**: 5-6**Wilkins, T.J., Associate Deputy Minister, Transport Canada**Bill C-163, **43**: 10-20, 23-42

Bill C-163, subject-matter

Discussion, **40**: 8-27, 29-35; **42**: 23-5Statement, **40**: 5-7**Winnipeg Free Press**Article on Canadian Pacific Limited, January 19, 1981, **9**: 14, 18**Wisdom, D.J., Technical Advisor, Provost Corporation; Chairman, Dangerous Goods Committee, Canadian Trucking Association**Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter, **8**: 9-16, 18-31**Wiwczaruk, Diana, Senior Adviser, Commodity and International Coordinator, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada**

Transportation of Dangerous Goods Act, Chapter 36, Statutes of Canada, 1980, examination of the subject-matter

Discussion, **14**: 21-7, 34-5, 36-8Statements, **14**: 20-1, 35-6**VIA Rail, service-voyageurs—*Suite***Service transcontinental—*Suite*Seul itinéraire—*Suite*Voyageurs, capacité limite, **15**: 37, 39-40, 41, 42-3Services essentiels, **16**: 7, 29; **17**: 35; **18**: 43; **19**: 29, 30; **27A**: 2; **30**: 11; **32**: 11-2; **33**: 8Services internationaux, **27A**: 1, 3-4

## Services interurbain et de banlieue

Comité, recommandation, **30**: xii-xiii, 22; **32**: 33Corridor, définition, **32**: 24États étrangers, comparaison, **18**: 19-22, 25, 30, 32Gouvernement, politique 1976, 1981, **18**: 19, 42-3

Gouvernements provinciaux, positions

Ontario, **16**: 10, 36, 38, 40-1; **17**: 28, 29Québec, **16**: 10, 38Rentabilité, **32**: 11, 12Service canadien de trains de banlieue, création proposée, **27A**: 2Trains de banlieue, transfert aux gouvernements provinciaux et métropolitains, **16**: 8, 10, 36, 39, 40; **17**: 30; **18**: 19, 43; **19**: 27; **19A**: 8, 10-1; **30**: 22Trains courte distance et trains longue distance, comparaison, **27**: 11-2, 15, 18; **27A**: 4, 5Transport en avion, en autocar et en voiture privée comme alternatives, évaluation, **17**: 17, 18; **18**: 26-8, 39; **25**: 5-6, 11-2

## Voyageurs, statistiques d'utilisation

Disponibilité, **18**: 7États étrangers, comparaison, **16**: 12, 24; **18**: 15, 16, 20-1, 25-6, 30-1, 34; **30**: 21Facteur volume et taux d'utilisation, définition et comparaison, **16**: 18; **17**: 18, 19-21; **30**: 21Interprétation, **15**: 9, 18-9; **17**: 7; **18**: 7; **30**: 21Nombre de voyageurs et facteur volume, définition et comparaison, **19**: 31-2Pourcentages, comparaison avec d'autres modes de transport, **15**: 18, 23; **16**: 9, 31; **17**: 12, 19-20, 22Service, problèmes, effet, **15**: 10, 11, 20, 31; **17**: 36; **30**: 21-2Voyageurs, nombre, augmentation, **15**: 17, 18, 38; **17**: 12; **18**: 7, 21, 26; **19**: 6, 22-3, 31, 37Wagons, nombre, **16**: 19-20; **17**: 36; **18**: 44, 45; **27A**: 6*Voir aussi*

Transport 2000 Canada

VIA Rail Canada Inc.

**VIA Rail Canada Inc.**

## Administration

Administrateurs et conseil, politiques de gestion, **24**: 20, 21Direction, contrôle des exploitations, **19**: 26-8; **32**: 10, 11Plan commercial, **28**: 12, 26-7Responsables, changement, **32**: 5, 6Société, structure commerciale, proposition, **27A**: 1-2Vérification interne, procédure en cas d'infraction à la loi par un employé, **24**: 21-3

## AMTRAK (États-Unis), comparaison

## Coûts, systèmes de répartition

Aperçu, **15**: 13, 14, 20-1, 25, 28, 36; **16**: 20-2; **17**: 24-5; **27**: 11-2, 14-5; **27A**: 2, 4-5; **30**: 15-6Comparaison des méthodes de calcul des coûts de AMTRAK et VIA (CCT), **27**: 33-4, 39, 43-5, 46-7; **28**: 14, 15-6, 25-6, 29; **32**: 32-3Employés, contrôle, **16**: 21; **17**: 25; **27**: 8, 14

## Matériel

Entretien, **16**: 21; **17**: 24; **27**: 8, 14, 19, 21, 42Réfection, **27**: 20-2, 43Mesure législative, **27A**: 1; **30**: 10Primes d'encouragement, **27**: 33, 43-5Voies, entretien, **15**: 36; **16**: 21; **17**: 24, 25; **27**: 16, 33, 37-40*See following pages for lists of appendices and witnesses.*



**VIA Rail Canada Inc.—Suite**AMTRAK (États-Unis), comparaison—*Suite**Voir aussi plus bas* Coûts, système de répartition selon l'Ordonnance sur les frais R-6313 de la CCT**Budget****Déficit**Chiffres prévus, **15**: 32; **16**: 7Service transcontinental, effet, **16**: 14; **19**: 32**Dépenses**Capital d'investissement, **15**: 25, 28; **16**: 7, 31-2; **19**: 6, 7, 22, 23, 27, 28, 29; **24**: 15-6, 20, 23, 24, 31-2; **32**: 23**Exploitation, frais**Montant, **15**: 28, 33; **16**: 7; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7, 22, 27; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **27**: 33-4; **30**: 4, 8; **32**: 31; **33**: 5-7Prévisions budgétaires de l'effet des réductions de service, **15**: 12, 29, 32; **16**: 22, 23, 30; **17**: 7, 39; **19**: 6, 9-11, 15, 21-2, 27-30; **27**: 14-5, 17; **28**: 5-6, 8-9, 10, 12-3, 14, 17, 18; **30**: 4, 10-1; **32**: 24-5Inflation, effet, **17**: 32-3; **19**: 16-7; **24**: 29Recettes, **16**: 7; **17**: 8; **19**: 6, 7, 21-2, 27-8; **20**: 34, 35; **25**: 8; **27**: 33-4; **28**: 6, 26-7; **32**: 18-9; **33**: 6-7Subventions en comparaison avec d'autres modes de transport, **15**: 12, 25; **16**: 9-10, 31; **17**: 8, 12, 30-1; **19**: 23-4; **25**: 5-6; **27**: 28-9; **30**: 19-20**CN et C.P.**

Attribution des coûts, disponibilité de l'information

Aperçu, **30**: 8-9, 10, 14-5CCT, position, **20**: 14-5, 17, 19-31; **23**: 16-23, 25, 26, 27; **27**: 35; **28**: 16, 21-3, 30-5; **30**: 8, 9CN et C.P., positions, **21**: 10-4, 15; **25**: 7, 18, 19, 21; **30**: 8-9; **32**: 28; **33**: 9Comité, recommandation, **30**: xi, 10; **32**: 28Liste des renseignements exigés, **20**: 14, 17; **21**: 13; **23**: 25; **32**: 28Transports Canada, position, **16**: 22, 25; **28**: 7-8, 16, 17, 22, 24**VIA, position**Citée par d'autres personnes, **15**: 34; **16**: 22, 25; **17**: 23, 26, 33-5, 40; **18**: 11, 32; **20**: 15; **28**: 31, 32; **30**: 8; **35**: 25-6Témoignage devant le Comité, **19**: 12-6, 18-21, 26, 38; **24**: 7, 8, 25-6, 28; **28**: 14, 16, 19-20, 21-3**Contrats**Historique, **15**: 34; **20**: 14-5, 21-2, 23-4, 27, 29, 30; **21**: 10-1, 12, 14; **30**: 8-9; **32**: 28Négociations, **20**: 14, 17-22; **24**: 7, 20-1, 28; **25**: 7, 15-8, 20-1, 24-7, 30-1; **27**: 34-5, 36; **28**: 21-2, 24; **32**: 7, 9; **33**: 9-10Prix ferme, **16**: 22; **19**: 7, 17-8, 22; **20**: 17-8, 26; **24**: 16, 20, 25-6, 28-9; **25**: 15, 16, 25, 26, 27; **27**: 34; **28**: 7, 8, 16, 17, 22; **30**: 12-3; **32**: 9, 10, 29-32Comité, recommandation, **30**: xi, 13; **32**: 9, 29, 32Prolongation, **21**: 10-1, 12, 14, 18-9; **24**: 7, 21, 25; **28**: 17, 20; **33**: 9, 10*Voir aussi plus bas* Documents demandés par le Comité**Coûts**Aiguillage, **19**: 13, 14; **20**: 21; **21**: 18-9; **23**: 19-20, 28-9; **25**: 19, 21, 22-3; **27**: 36Frais en double, **28**: 16, 19, 20Gares, **19**: 14, 26-7; **20**: 12, 16, 17, 22, 28-9; **23**: 16-7; **25**: 24; **27**: 8, 14; **28**: 20-1, 27, 32-3; **30**: 17-9; **32**: 33; **33**: 10Comité, recommandation, **30**: xii, 18-9; **32**: 33Matériel, entretien, **21**: 15-6; **27**: 19, 42; **32**: 23, 24Montant, **15**: 28, 33; **17**: 25-6, 34; **18**: 11; **19**: 16-7; **20**: 12; **23**: 10-1, 13, 15-6; **30**: 8; **32**: 31; **33**: 5-7Voies et plates-formes, **17**: 40; **18**: 40; **19**: 15, 20; **20**: 20, 31, 32-3; **23**: 29; **27**: 37, 38-40; **32**: 8-9, 16-8

Facturation, méthodologie et factures #13 et #14

Aperçu, **30**: 8, 11-3

VIA Rail Canada Inc.—*Suite*CN et C.P.—*Suite*Facturation, méthodologie et factures #13 et #14—*Suite*CCT, position, **20**: 10-1, 12; **23**: 13-4, 15-6; **27**: 36-7CN et C.P., positions, **21**: 8-9, 15-7; **25**: 15-8, 21-6, 29-30; **32**: 29-32Comité, recommandation, **30**: xi, 13; **32**: 29, 32Transports Canada, position, **28**: 5-6, 7

## VIA, position

Citée par d'autres personnes, **17**: 10, 23, 25-6; **18**: 11; **27**: 35Témoignage devant le Comité, **19**: 11-2, 15, 16-7, 18, 22;**24**: 7-8, 15-6, 20, 25-7, 29; **32**: 6, 9Permis de circulation, employés du chemin de fer, **20**: 31-2, 36;**21A**: 1-2; **24**: 23; **25**: 8-9, 30; **27**: 16; **32**: 7, 33Comité, recommandation, **30**: xii, 17; **32**: 33Ponctualité des trains, primes d'encouragement, **24**: 28; **25**: 8, 30, 31; **27**: 13, 33, 43-5; **27A**: 3Comité, recommandation, **30**: xii, 17Primes, paiements, proposition, **27**: 13-4; **27A**: 3Responsabilité statutaire d'assurer les services, effet, **19**: 35-7; **30**: 7-8Situation budgétaire, évaluation, **15**: 35; **16**: 9; **17**: 26, 40; **18**: 11; **19**: 16Trains additionnels, **16**: 22; **20**: 17; **25**: 26-7*Consists and Marshalling Instructions of Trains, Sudbury-Vancouver*, 1980, **18A**: 12, 43, 45

## Correspondance

CCT, **28**: 22, 30Comité, **21**: 10, 11; **24**: 6-7, 8; **28**: 14-5Lettre à l'honorable sénateur Smith de M. K.W. Thompson, commentaires, **28**: 14, 16, 21, 22, 23, 29, 30

Coûts, système de répartition selon l'Ordonnance sur les frais R-6313 de la CCT

Aperçu, **15**: 43; **17**: 13-4, 23-4; **19**: 14, 15-6; **27**: 11-2; **30**: 8, 15-6CCT, changements des méthodes d'établissement des coûts, effet, **17**: 26; **23**: 13, 15, 16; **24**: 27; **27**: 36-7Changements proposés, **15**: 12-3, 14, 20-1, 25, 29, 34; **16**: 20; **17**: 7, 8, 10, 11, 22-4, 34-5; **18**: 28, 32, 40; **27A**: 2-3Comité, recommandation, **30**: xii, 16; **32**: 29, 32

## Coûts, calcul

CCT, position, **20**: 13, 14, 19, 20, 31, 33; **23**: 10-2, 29; **27**: 33-4, 37-40, 44-5, 47-7; **28**: 30Comité, position, **30**: 15-6DeLora, J., position, **27**: 11-2; **27A**: 2, 4-5Transports Canada, position, **16**: 21-2VIA, position, **19**: 15, 17, 20-1, 23, 24Économies prévues avec l'adoption du système d'AMTRAK, **15**: 13, 28; **27**: 33-4, 43; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30; **30**: 15-6; **32**: 32-3Frais fixes, **27**: 33, 37-40Frais généraux, répartition, **15**: 12, 13, 21, 34-5; **16**: 21; **19**: 7, 15, 23; **20**: 33-4; **27**: 11, 12, 15, 19, 33, 37-40, 45; **27A**: 2-3; **28**: 15-6, 25-6, 29, 30; **30**: 15-6*Voir aussi plus haut* AMTRAK

## Documents demandés par le Comité

## Caractère confidentiel

Difficultés provoquées, **24**: 9-11, 12-4Procédure pour assurer, **24**: 12, 13, 15Raisons, **24**: 10, 11-2, 14

## Motion pour la production

Adoptée, **24**: 5, 14Raisons, **24**: 7, 8-9Résolution, **24**: 4-5, 9

## Employés

DeLora, J., recommandations, **27**: 8, 14; **27A**: 2Main-d'oeuvre, programme d'aide, **16**: 8, 33-4; **17**: 39; **19**: 10-1; **28**: 6-7, 8, 9-12, 13; **30**: 10-1

VIA Rail Canada Inc.—*Suite*Employés—*Suite*

Nombre affecté par les réductions de service, **19**: 10-1, 30-1;  
**28**: 7, 9, 10-1

Historique, **18**: 5, 6-7; **19**: 5-6, 24; **20**: 21, 35-6; **24**: 24; **30**: 9-10

## Installations

Centres de transports, **15**: 40; **19**: 25-6; **27**: 26; **28**: 27; **30**: 17-8;  
**32**: 13, 14

Comité, recommandation, **30**: xii, 18-9

Entretien, **21**: 17; **27**: 8; **28**: 15; **32**: 7-8, 9, 19, 20, 23-4

Gares, **19**: 25, 26-7; **27**: 8; **28**: 27; **30**: 18-9; **32**: 7, 14-6, 33; **33**: 10

Comité, recommandation, **30**: xii, 18-9; **32**: 33

## Matériel

Autorails diesel (RDC), **16**: 32; **18**: 5; **21**: 9

Charges de travail, prévisions, **23**: 13-4, 15; **24**: 7-8, 24-5; **27**: 36

Chauffage, système, **18**: 17, 34; **19**: 8; **21**: 18

Comité, position, **30**: 18

Couchettes et wagons-lits, **15**: 41-2; **16**: 16-7; **25**: 12, 13, 14-5;  
**30**: 22

Économies afférentes aux réductions de service, **19**: 6, 9, 29-30;  
**28**: 14, 18

## LRC

*Voir plus bas* Trains Légers, Rapides et Confortables

RDC (Rail Diesel Cars), **16**: 32; **18**: 5; **21**: 9

Renseignements demandés par le Comité (lettre, le 12 février,  
1982), **24**: 6-7, 8, 31-2; **28**: 14-5

Trains à deux niveaux, **18**: 29-30; **19**: 9; **19A**: 1-2, 4, 10, 13; **32**: 25

Trains interurbains à haute vitesse, **18**: 17; **27**: 24-6

## Trains Légers, Rapides et Confortables (LRC)

Bombardier, contrats, **24**: 15, 16, 24, 27-8; **30**: 23; **32**: 19, 25

Corridors réservés, **16**: 8; **24**: 31; **30**: 23

Coût, **16**: 31, 32; **24**: 19; **32**: 18-9

Matériel supplémentaire, commandes, **24**: 6, 15, 16-7, 24;  
**28**: 15, 25; **30**: 23; **32**: 7, 18-20, 25

Plates-formes, **16**: 17, 32, 33; **17**: 26-7, 29; **24**: 29-30; **30**: 23;  
**32**: 8, 16-8

Québec-Windsor, corridor, **15**: 41; **16**: 17, 31; **17**: 37, 38, 39;  
**19**: 39-40; **24**: 31; **27**: 22; **28**: 24, 25; **30**: 23; **32**: 7, 19-20

Rodage, petits défauts, **16**: 17-8; **24**: 17-20, 27-8; **27**: 23; **28**: 24;  
**30**: 23

Services dans les régions de l'Atlantique et de l'ouest, **15**: 41;  
**16**: 17, 18, 26, 30, 32; **17**: 37-8; **24**: 6; **28**: 14, 15, 17-8, 25;  
**30**: 23; **32**: 7-8, 19-20

Comité, recommandation, **30**: xiii, 23

Trains modernes à l'étranger, comparaison, **24**: 19-20, 29, 30

Vitesse et technologie, **16**: 32-3; **17**: 26-7; **24**: 29-30, 31; **30**: 23

## Wagons et locomotives diesel

Entretien, **21**: 15-6, 17; **24**: 8; **27**: 8, 19, 21, 42; **28**: 15, 27;  
**32**: 23-4

Gros nettoyage, **32**: 23, 24

Réfection, **18A**: 6, 15-6, 33; **27**: 21-2, 43

Réparations courantes, **32**: 23, 24

Surplus, **19**: 8-9

Travaux faits en «arrière atelier», **23**: 30; **25**: 20, 21-2, 27-8;  
**28**: 14; **32**: 23, 24

Utilisation, **19**: 23, 37-8

Valeur en 1977, **19**: 8, 9; **21**: 18; **25**: 13, 14; **27**: 19

Vieillesse, **16**: 17; **17**: 10; **18**: 5, 6, 16; **19**: 8, 9, 23, 27, 29-30;  
**21**: 18; **25**: 13-5; **30**: 18; **32**: 20

## Mesure législative proposée

Attribution des coûts, disponibilité de l'information, disposition  
concernant, **23**: 26; **32**: 28

Comité, recommandation, **30**: xi, 10; **32**: 28

CCT, position, **20**: 27-8; **28**: 34

C.P. Rail, position, **32**: 28-9

Comité, recommandation, **30**: xi, 10; **32**: 28



**VIA Rail Canada Inc.—Suite**Mesure législative proposée—*Suite*

DeLora, J., Loi concernant VIA Rail Canada, proposition

Alimentation, services, **27**: 7, 8, 9Attribution des coûts, disponibilité de l'information, **27A**: 3Avant-projet, **27A**: 1-4Coûts, système de répartition, **27**: 11, 12, 19; **27A**: 2-3Employés, **27**: 8, 14; **27A**: 2Gares, **27**: 8, 14Information de base, **27**: 6, 7, 11, 14; **27A**: 1Primes, paiements, **27**: 12, 13-4; **27A**: 3Provinces, service dans chacune des, **27A**: 1Services à être inclus, **27A**: 2, 3-4Société, structure commerciale, **27A**: 1-2Document de travail, **33**: 8-9Ministre des Transports, position, **16**: 12; **24**: 28; **28**: 8Raisons, **17**: 8, 29-30, 39; **18**: 6, 7; **20**: 6; **30**: 9-10VIA, position, **17**: 9-10, 11; **19**: 7, 18, 19, 27; **24**: 20-1, 26; **30**: 10; **32**: 6, 10Rapport avec CN et C.P., **23**: 26, 27-8; **32**: 9-10; **33**: 9Rapport provisoire du Comité sénatorial des Transports sur le service ferroviaire du transport de voyageurs fourni par VIA, commentaires, **30**: 5-6, 9-10Recommandations de M. Roberts à l'honorable Don Mazankowski, ministre des Transports, 31<sup>e</sup> législature, citation, **17**: 9-11, 34

Réductions, programme du 27 juillet, 1981

Aspects positifs, **19**: 28-9But, **15**: 23; **16**: 6, 22-3, 30; **17**: 15, 37; **18**: 38; **19**: 6, 7, 23, 27-30Critères, **16**: 7-8, 29; **19**: 27Décision du Cabinet, **27**: 47Historique, **16**: 6, 12, 13, 16, 17, 30; **17**: 9, 11; **18**: 15-7, 24-5; **19A**: 1, 2Ministre des Transports, commentaires sur les arguments contre, **16**: 8-12Raisons, **15**: 22; **16**: 7-8, 10, 12-3, 30; **19**: 6-7, 22-3, 27-8, 31Réservations, système, **19**: 6; **27**: 30Services, rentabilité, **32**: 6, 11-2*Voir aussi*

Chemins de fer, Loi

Décret en conseil C.P. 1981-2171

Transports, Loi nationale

**VIA Rail Canada Inc., Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des Transports et des communications sur le service ferroviaire de transport de voyageurs fourni par***Pour les fins de cet index, nous avons assigné des chiffres romains aux treize premières pages du Rapport provisoire (le fascicule #30) commençant par la page couverture.*

## Annexes

I — Décret en conseil C.P. 1981-2171, **30**: 25-36II — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 260 (6), **30**: 36III — Loi nationale sur les transports, S.R.C. 1970, chap. N-17, alinéa 64 (1), **30**: 37IV — Paragraphes 1 et 2 du Neuvième rapport du Comité mixte permanent des règlements et autres textes réglementaires, Procès-verbaux et témoignages, 12 novembre 1981, 45: 4, **30**: 37V — Loi sur les chemins de fer, S.R.C. 1970, chap. R-2, art. 331, **30**: 38VI — Commission canadienne des transports, *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires*, **30**: 38-44VII — Témoins, **30**: 44-6Avant-propos, **30**: 1Facteurs opérationnels concernant les suppressions de services et le service ferroviaire de transport de voyageurs en général, **30**: 20-3Introduction, **30**: 1-3

**VIA Rail Canada Inc., Rapport provisoire du Comité sénatorial permanent des—*Suite***

Questions d'ordre législatif, juridique et réglementaire, **30**: 3-10  
 Questions relatives aux facteurs économiques et aux méthodes financières, **30**: 10-20

Recommandations, **30**: xi-xiii

*Voir aussi*

VIA Rail, service-voyageurs

VIA Rail Canada Inc.

**Vincent, M. Nicholas, directeur exécutif, Transport 2000**

Commentaires au sujet des réductions de service de VIA, référence, **16**: 6

**Voyageur, Entreprises, Limitée**

Définition, **7**: 5

**Walker, Mme Jean, gestionnaire de la planification législative et lignes de conduite, Direction de la planification générale, Postes Canada**

Bill C-42, **12**: 38-9

**Webber, M. Melvin**

Article dans *The City: Canada's Prospects Canada's Problems*, citations, **18**: 28-9

**Wendlandt, M. H.C., avocat principal, C.P. Rail**

VIA Rail Canada Inc., L'étude portant sur le service ferroviaire national de transport de voyageurs assuré par

Discussion, **21**: 5-17, 19-28; **22**: 8, 10-21; **32**: 26-7, 33

Exposés, **21**: 5; **32**: 27, 28-34

Lettre à M. Innes, greffier du Comité, concernant des ententes, **22**: 4, 5-8

**Western Agricultural Conference**

*Voir*

Conférence des agriculteurs de l'Ouest

**White, M. Earl, président, Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens**

Fonds fiduciaires des pensions des Chemins de fer nationaux du Canada, certaines questions relatives aux

Discussion, **29**: 7-21, 26-30

Exposé, **29**: 5-6

**Wilkins, M. T.J., sous-ministre adjoint, Transports Canada**

Bill C-163, **43**: 10-20, 23-42

Bill C-163, teneur

Discussion, **40**: 8-27, 29-35; **42**: 23-5

Exposé, **40**: 5-7

**Winnipeg Free Press**

Article au sujet du Canadien Pacifique Limitée, le 19 janvier, 1981, **9**: 14, 18

**Wisdom, M. D.J., conseiller technique, La Corporation Provost; président, Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Association canadienne du camionnage**

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur, **8**: 9-16, 18-31

**Wiwczaruk, Mlle Diana, conseiller principal en matières dangereuses et coordonnatrice internationale, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada**

Loi sur le transport des marchandises dangereuses, chapitre 36, Statuts du Canada, 1980, étude de la teneur

Discussion, **14**: 21-7, 34-5, 36-8

Exposés, **14**: 20-1, 35-6

*Voir sur pages suivantes listes d'appendices et de témoins.*



## Appendices

- 10A — Letter, with comments and proposed amendments, from Air Transport Association of Canada to Transport Canada re Transportation of Dangerous Goods Code, Draft III, **10A**: 1-18
- 18A — *Transport 2000 — A Plan to Maintain the Double-Spine Transcontinental Passenger Rail Service — An analysis of the economic impact of bi-level equipment — August, 1981*, **18A**: 1-51
- 19A — *Alternative (An) To The Government's July 27, 1981 VIA Rail Canada Policy Announcement*, **19A**: 1-17
- 21A — Letter to Mr. Innes, Committee Clerk, from Mr. J.T. Gray, Chairman, Railway Transport Committee, **21A**: 1-2
- 26A — *The City of Melville, the Town of Watrous, Transport 2000 Saskatchewan and The Saskatchewan Environmental Society v. Attorney-General of Canada, Minister of Transport for Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadian Pacific Limited and Canadian National Railways*, Statement of Claim, **26A**: 1-7
- 27A — Statement of John DeLora before the Canadian Senate Standing Committee on Transport and Communications, **27A**: 1-7
- 31A — Index of Letters and Telegrams of Support (Bill C-92), **31A**: 1-4

## Witnesses

- Axworthy, Hon. Lloyd, Minister of Transport (appointed August 12, 1983)
- Bandeen, R.A., President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways
- Banks, R.L., R.L. Banks & Associates, Inc., Washington, D.C.
- Benjamin, Les, M.P. (Regina West)
- Bertrand, G., Chief Legislative Counsel, Department of Justice
- Bockstael, Robert, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport
- Branchaud, Jean P., Director, Government Relations, Corporate Affairs, VIA Rail Canada Inc.
- Campbell, Garth, Vice-President of Marketing, VIA Rail Canada Inc.
- Capern, George, Senior Vice-President, Air Transport Association of Canada
- Carr, Brian, Policy Analyst, Transport Canada
- Casgrain, P.H.B., Director, CN Rail Costing, CN Rail
- Charron, Jean, Assistant Deputy Minister, Co-ordination, Transport Canada
- Chartrand, Guy, President, Transport 2000 Canada
- Chester, James, Assistant Manager (Vancouver), Canadian Railways Employees' Pension Association
- Clark, Lorne S., Director, Legal Operations Division, External Affairs Canada
- Corkery, J.C., Deputy Postmaster General, Canada Post
- Courtemanche-Willis, Louise, Legal Drafter, Department of Justice
- Dawes, P., Senior Analyst, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Deegan, D.J., Assistant Secretary, C.P. Rail
- DeLora, John, Director, Michigan Passenger Foundation (United States)
- Drapeau, Michel, Criminal Law Amendments Section, Department of Justice
- Easter, Wayne, Vice-President, National Farmers Union
- Easton, J.H., General Manager, CN Rail Passenger, CN Rail
- Edsforth, John, President, Travacon Research Limited, Renton, Washington
- Eglinton, G.C., Counsel, Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments

## Appendices

- 10A — Lettre, avec commentaires et amendements proposés, de l'Air Transport Association of Canada concernant le Code provisoire III sur le transport des marchandises dangereuses, **10A**: 1-18
- 18A — *Transport 2000—Projet pour assurer le service voyageurs transcontinental au moyen du train à étage—Analyse de l'incidence économique du matériel à étage—août, 1981*, **18A**: 1-51
- 19A — *Solution de rechange à la nouvelle politique relative à VIA Rail Canada présentée le 27 juillet 1981 par le gouvernement*, **19A**: 1-14, 18-20
- 21A — Lettre à M. Innes, greffier du Comité, de M. J.T. Gray, président, Comité des transports par chemin de fer, **21A**: 1-2
- 26A — *La Cité de Melville, la Ville de Watrous, Transport 2000 Saskatchewan et la Saskatchewan Environmental Society c. Le Procureur général du Canada, le ministre des Transports du Canada, VIA Rail Canada Inc., Canadien Pacifique Limitée et Chemins de fer nationaux du Canada*, Exposé de réclamation, **26A**: 1-7
- 27A — Déclaration de John DeLora devant le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications (Canada), **27A**: 1-7
- 31A — Index des lettres et télégrammes d'appui (Bill C-92), **31A**: 1-4

## Témoins

- Axworthy, honorable Lloyd, ministre des Transports (nommé le 12 août, 1983)
- Bandeen, M. R.A., président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada
- Banks, M. R.L., Banks & Associates, Inc., Washington, D.C.
- Benjamin, M. Les, député (Regina-Ouest)
- Bertrand, M. G., premier conseiller législatif, ministère de la Justice
- Bockstael, M. Robert, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports
- Branchaud, M. Jean P., directeur des Relations gouvernementales, Affaires institutionnelles, VIA Rail Canada Inc.
- Campbell, M. Garth, vice-président du marketing, VIA Rail Canada Inc.
- Capern, M. George, premier vice-président, Air Transport Association of Canada
- Carr, M. Brian, analyste des politiques, Transports Canada
- Casgrain, M. P.H.B., directeur, CN Rail, Établissement du prix de revient, CN Rail
- Charron, M. Jean, sous-ministre adjoint à la Coordination, Transports Canada
- Chartrand, M. Guy, président, Transport 2000 Canada
- Chester, M. James, gérant adjoint (Vancouver), Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens
- Clark, M. Lorne S., directeur, Direction des opérations juridiques, Affaires extérieures Canada
- Corkery, M. J.C., sous-ministre des Postes, Postes Canada
- Courtemanche-Willis, Mme Louise, conseillère législative, ministère de la Justice
- Dawes, M. P., analyste principal, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Deegan, M. D.J., secrétaire adjoint, C.P. Rail
- DeLora, M. John, directeur, Michigan Passenger Foundation (États-Unis)
- Drapeau, M. Michel, Section des modifications au droit pénal, ministère de la Justice
- Easter, M. Wayne, vice-président, Syndicat national des cultivateurs

**Witnesses—Cont'd**

- Ellison, T. Duncan, Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada
- Farquhar, Mike, Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada
- Fiorita, Dionigi M., Legal Adviser, Transport Canada
- Fortin, G., Q.C., Vice President, Law, and Secretary of the Company, VIA Rail Canada Inc.
- Franche, Pierre, President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.
- Gagnon-Cahill, Raymonde E., President, Transport 2000, Ottawa-Outaouais
- Gaudreau, Jean-Maurice, Deputy Director, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada
- Giroux, Robert, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada
- Gray, J.T., Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Hanna, J., Vice-President, Finance and Administration, VIA Rail Canada Inc.
- Heads, John, Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Henderson, Darlene, Women's President, National Farmers Union
- Henderson, Ken, Director General, Railway Transportation, Transport Canada
- Horsman, B.E., Vice-President, Operations, VIA Rail Canada Inc.
- Huxley, T.F., Solicitor, Stelco Inc.; representative, Canadian Manufacturers' Association
- Jeanes, David L., Member of Transport 2000 Canada
- Johnson, Ken, Director, Aviation Safety Bureau, Transport Canada
- Kroeger, Arthur, Deputy Minister, Transport Canada; Secretary, Ministry of State for Economic Development
- Lambton, J.W., Chairman of the Dangerous Goods Committee, Air Transport Association of Canada
- Lawless, R.E., President, CN Rail
- Lefebvre, Denis, General Counsel, Transport Canada
- Lindsay, Gordon, Vice-President, Government Affairs, Air Transport Association of Canada
- MacDougall, D. Bruce, Q.C., Paterson, MacDougall, Barristers and Solicitors; Canadian Bar Association
- McInenly, Peter, Director, Legal Services Branch, Canada Post
- McNeil, J.A.D., Chief, Systems Applications and Determinations, Rail Services Analysis, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Magee, J.A., Chairman, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Manzo, A.P., Past Chairman of the Dangerous Goods Committee, Air Transport Association of Canada
- Mayes, R.R., Associate Executive Director, Canadian Trucking Association
- Mazankowski, Hon. Don, M.P. (Vegreville)
- Montgomery, D.W., Director, Government Relations and Legislation, Canadian Manufacturers' Association
- Murray, D.I., Chief, Special Costing Studies, Costing Systems Development, Rail Economic Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Nasi, W.S., Assistant Director, Rail Services Analysis Branch, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Nobbs, Edwin T., Q.C., Legal representative, Air Transport Association of Canada

**Témoins—Suite**

- Easton, M. J.H., directeur général, CN Rail Voyageurs, CN Rail
- Edsforth, M. John, président, Travacon Research Limited, Renton, Washington
- Eglinton, M. G.C., conseiller, Comité mixte des Règlements et autres textes réglementaires
- Ellison, M. T. Duncan, directeur, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
- Farquhar, M. Mike, directeur général, Transport ferroviaire et transport des céréales, Transports Canada
- Fiorita, M. Dionigi M., conseiller juridique, Transports Canada
- Fortin, M. G., c.r., vice-président du contentieux et secrétaire général de la Société, VIA Rail Canada Inc.
- Franche, M. Pierre, président-directeur général, VIA Rail Canada Inc.
- Gagnon-Cahill, Mme Raymonde E., présidente, Transport 2000, région Ottawa-Outaouais
- Gaudreau, M. Jean-Maurice, directeur adjoint, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
- Giroux, M. Robert, administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada
- Gray, M. J.T., président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Hanna, M. J., vice-président des finances et de l'administration, VIA Rail Canada Inc.
- Heads, M. John, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Henderson, Mme Darlene, présidente des femmes cultivatrices, Syndicat national des cultivateurs
- Henderson, M. Ken, directeur général, Transport ferroviaire, Transports Canada
- Horsman, M. B.E., vice-président, Exploitation, VIA Rail Canada Inc.
- Huxley, M. T.F., avocat, Stelco Inc.; représentant, Association des manufacturiers canadiens
- Jeanes, M. David L., membre de Transport 2000 Canada
- Johnson, M. Ken, directeur, Bureau de la sécurité aérienne, Transports Canada
- Kroeger, M. Arthur, sous-ministre, Transports Canada; secrétaire, ministère d'État au Développement économique
- Lambton, M. J.W., président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Air Transport Association of Canada
- Lawless, M. R.E., président, CN Rail
- Lefebvre, M. Denis, avocat-conseil général, Transports Canada
- Lindsay, M. Gordon, vice-président, Affaires gouvernementales, Air Transport Association of Canada
- MacDougall, M. D. Bruce, c.r., Paterson, MacDougall, avocats; Association du Barreau canadien
- McInenly, M. Peter, directeur, Division des services juridiques, Postes Canada
- McNeil, M. J.A.D., chef, Application et définition des systèmes, Analyse des services ferroviaires, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Magee, M. J.A., président, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Manzo, M. A.P., ancien président du Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Air Transport Association of Canada
- Mayes, M. R.R., directeur exécutif associé, Association canadienne du camionnage
- Mazankowski, honorable Don, député (Vegreville)

**Witnesses—Cont'd**

- Ouellet, Hon. André, Minister of Consumer and Corporate Affairs and Postmaster General
- Pelletier, Michel, Vice-President, Special Markets, Voyageur Entreprises Ltd.
- Pepin, Hon. Jean-Luc, Minister of Transport (March 3, 1980 — August 11, 1983)
- Perron, Claude, President and General Manager, Canadian National Express
- Préfontaine, Pierre, Secretary, The CSL Group Inc.
- Roberts, J.F., Chairman and President, VIA Rail Canada Inc.
- Robichon, Georges H., Legal Counsel, Honeywell, Wotherspoon
- Royer, Paul, Legal Counsel, Transport Canada
- Sastre, Michel, Senior Adviser, Legislation and Regulations, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada
- Sévigny, Roméo, Supervisor of Records, C.P. Rail
- Sheppard, Paul B., Director, Civil Aviation Security, Transport Canada
- Siddon, Thomas, M.P. (Richmond-South Delta)
- Sinclair, Gordon M., Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Canada
- Snively, Carl, President, Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.
- Snelgrove, R.M., General Counsel and Secretary, Ford Motor Company of Canada Ltd.; representative, Canadian Manufacturers' Association
- Somerville, W.H., General Manager, Grain and Passenger Service, C.P. Rail
- Stailkovich, Marjorie, Chief, Standards Evaluation and Statistics Analysis, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada
- Stanbury, R., P.C., Q.C., Vice-President, Secretary and General Counsel, Firestone Canada Inc.; representative, Canadian Manufacturers' Association
- Strain, Ted, President, National Farmers Union
- Thiesson, Stuart, Executive Secretary, National Farmers Union
- Thompson, K.W., Senior Counsel, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission
- Tittley, Robert, Director General, Rail Passenger, Transport Canada
- Walker, Jean, Manager, Legislative and Policy Planning, Corporate Planning Branch, Canada Post
- Wendlandt, H.C., Senior Solicitor, C.P. Rail
- White, Earl, President, Canadian Railways Employees' Pension Association
- Wilkins, T.J., Associate Deputy Minister, Transport Canada
- Wisdom, D.J., Technical Advisor, Provost Corporation; Chairman, Dangerous Goods Committee, Canadian Trucking Association
- Wiwczaruk, Diana, Senior Adviser, Commodity and International Coordinator, Transportation of Dangerous Goods, Transport Canada

For pagination, see Index by alphabetical order.

**Témoins—Suite**

- Montgomery, M. D.W., directeur, Service de la législation et des relations avec le gouvernement, Association des manufacturiers canadiens
- Murray, M. D.I., chef, études spéciales sur l'établissement du prix de revient, Direction de l'analyse économique des chemins de fer, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Nasi, M. W.S., directeur adjoint, analyse des services ferroviaires, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Nobbs, M. Edwin T., c.r., représentant législatif, Air Transport Association of Canada
- Ouellet, honorable André, ministre de la Consommation et des Corporations et ministre des Postes
- Pelletier, M. Michel, vice-président, Marchés spéciaux, les Entreprises Voyageur Limitée
- Pepin, honorable Jean-Luc, ministre des Transports (3 mars, 1980 — 11 août, 1983)
- Perron, M. Claude, président et directeur général, Messageries du Canadien National
- Préfontaine, M. Pierre, secrétaire, Le Groupe CSL Inc.
- Roberts, M. J.F., président du Conseil et directeur général, VIA Rail Canada Inc.
- Robichon, M. Georges H., conseiller juridique, Honeywell, Wotherspoon
- Royer, M. Paul, avocat conseil, Transports Canada
- Sastre, M. Michel, conseiller supérieur, Législation et règlements, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
- Sévigny, M. Roméo, superviseur des documents, C.P. Rail
- Sheppard, M. Paul B., directeur de la Sécurité de l'aviation civile, Transports Canada
- Siddon, M. Thomas, député (Richmond—Delta-Sud)
- Sinclair, M. Gordon M., administrateur, Administration canadienne du transport maritime, Transports Canada
- Snively, M. Carl, président, Snively, Kings & Associates, Washington, D.C.
- Snelgrove, M. R.M., avocat en chef et secrétaire, Ford du Canada Limitée; représentant, Association des manufacturiers canadiens
- Somerville, M. W.H., administrateur général, Service de transport passagers et céréalier, C.P. Rail
- Stailkovich, Mlle Marjorie, chef de l'évaluation des normes et de l'analyse statistique, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada
- Stanbury, M. R., c.p., c.r., vice-président, secrétaire et avocat en chef, Firestone Canada Inc.; représentant, Association des manufacturiers canadiens
- Strain, M. Ted, président, Syndicat national des cultivateurs
- Thiesson, M. Stuart, secrétaire administratif, Syndicat national des cultivateurs
- Thompson, M. K.W., conseiller principal, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports
- Tittley, M. Robert, directeur général, Services ferroviaires-voyageurs, Transports Canada
- Walker, Mme Jean, gestionnaire de la planification législative et lignes de conduite, Direction de la planification générale, Postes Canada
- Wendlandt, M. H.C., avocat principal, C.P. Rail
- White, M. Earl, président, Association pour plans de pension d'employés ferroviaires canadiens
- Wilkins, M. T.J., sous-ministre adjoint, Transports Canada
- Wisdom, M. D.J., conseiller technique, La Corporation Provost; président, Comité sur le transport des marchandises dangereuses, Association canadienne du camionnage



**Témoins—Suite**

- Wiwczaruk, Mlle Diana, conseiller principal en matières dangereuses et coordonnatrice internationale, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada

Pour pagination, voir Index par ordre alphabétique.













*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9













**BINDING SECT. AUG 7 1985**



